

[Sri R. Venkataraman]

[5th April 1958]

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பற்றி இரண்டொரு விளக்கங்கள் கூற கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த மசோதாவை பிரேரே பிக்கின்ற போது புது சட்டம் இந்த வருஷம் ஏப்ரல் மாதம் முதல் தேதி அமுலுக்கு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டேன். ஆனால் திருத்தக் கமிட்டி கூடிய காலத்தில், அங்கு வந்து சாட்சியம் சொன்னவர்கள் “இதை அவசரமாக நிறைவேற்றக்கூடாது, சிறந்த முறையில் நன்றாக பரிசீலனை செய்த பிறகு தான் கொண்டு வரவேண்டும்” என்று அவர்கள் அபிப்பிராயம் கூறினார்கள். இந்த புது சட்டமானது 1959-ம் வருஷம் ஏப்ரல் மாதம் 1-ந் தேதி அமுலுக்கு வந்தால் போதும் என்றும் அபிப்பிராயம் சொல்லப்பட்டது. ஆகவே இப்பொழுது அவகாசம் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : “ஆன் ஏ பாயிண்ட் ஆப் இன் பர்மேஷன்”. 1-4-1959-ல் புது சட்டம் அமலுக்கு வரும் என்று சொல்வதனால் வியாபாரிகள் பழைய முறையிலேயே கணக்குகளை வைத்திருந்தால் போதுமா என்கிற விவரத்தை தெளிவாக்க வேண்டும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இப்போது 1939-ம் வருஷத்திய சட்டம் அமலில் இருக்கும் என்று சர்க்கார் ஒரு அறிக்கையை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். இதைப்பற்றி எந்த விதமான குழப்பமும் இருப்பதற்கு இடம் இல்லை. புது சட்டம் வருகின்ற வரையில் பழைய சட்டமே அமலில் இருக்கும் என்று திட்டவப்பமாக சர்க்கார் அறிக்கையில் வெளியிட்டிருக்கிறார்கள்.

இரண்டாவதாக, ஒரு வருஷத்தில் நடுவில் கணக்குகளை மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னால் அதனால் கஷ்டங்கள் வரும் என்ற காரணத்தினால் புது சட்டம் 1959-ம் வருஷம் ஏப்ரல் மாதம் முதல் தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வரும் என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the time appointed for the presentation of the Report of the Select Committee on the Madras General Sales Tax Bill, 1958 (L.A. Bill No. 6 of 1958), be extended till the middle of November 1958.”

The motion was put and carried.

VII.—BUDGET FOR THE YEAR 1958-59—VOTING OF DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1958-59—cont.

DEMAND IV—FOREST DEPARTMENT AND DEMAND XXXIV—CAPITAL OUTLAY ON FORESTS.

MR. SPEAKER : Now, Demand IV—Forest Department and Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests will be taken up for discussion and two hours are allotted to them. At 11-30 I will put them to the vote. Then Demand VI—Motor Vehicles Act Administration will be taken up for discussion. Now the Hon. Minister concerned will move his Demand.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department.”

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests.”

5th April 1958]

Mr. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department.”

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests.”

I understand that the Opposition parties have agreed that Sri S. M. Annamalai will move a cut motion to Demand IV—Forest Department and Sri K. Sattanatha Karayalar will move a cut motion to Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests. Now they will move their respective motions.

SRI S. M. ANNAMALAI : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department be reduced by Rs. 100.”

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests be reduced by Rs. 100.”

Mr. SPEAKER : Cut motions moved—

“ That the allotment of Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department be reduced by Rs. 100.”

“ That the allotment of Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests be reduced by Rs. 100.”

Now the Demand and the cut motions are before the House for discussion.

How much time does the Hon. Minister require for his reply?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : 20 minutes.

Mr. SPEAKER : According to the agreement, one Leader from the Opposition can speak for 15 minutes. About one hour and 20 minutes are available for discussion and now the hon. Member Sri S. M. Annamalai will speak.

SRI S. M. ANNAMALAI : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, காட்டு இலாகா மான்யக் கோரிக்கையின் மீது கொடுத்த வெட்டுப்பிரேரே பீணையைப் பற்றி சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இது குறிப்பாக ஜவ்வாது மலையில் வாழும் மக்களைப் பற்றிய பிரச்சினையைப் பொறுத்தது. இந்தப் பிரச்சினை 2, 3 ஆண்டுகளாக சர்க்காரின் கவனத்துக்கு கொண்டு வரப்பட்டது. 1954-ம் ஆண்டிலே ரெவினியூ அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒரு தூது கோஷ்டி வந்து தங்களுடைய பிரச்சினைகளைச் சொன்னார்கள். காட்டு இலாகாவுக்கும் சொந்தமான நிலங்களை பட்டா செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்ன போதிலும், இது வரையிலும் ஒன்றும் கவனிக்கப்படவில்லை. இதைப்பற்றி காட்டு இலாகா அமைச்சர் அவர்களிடம் சென்ற ஆண்டு பல மனுக்கள் கொடுக்கப்பட்டன. அவைகளும் இது வரை கவனிக்கப்படவில்லை. இப்பொழுதும் அங்கு வசிக்கின்றவர்கள் ஒரு தூது கோஷ்டியாக வந்து தங்கள் குறைகளைச் சொல்லத் தயாராய் இருக்கிறார்கள். அங்கு இருக்கக்கூடிய மக்களைப்பற்றி, அவர்கள் வாழ்க்கையைப் பற்றி ஒரு சில உதாரணங்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

[Sri S. M. Annamalai]

[5th April 1958]

அங்கு இருக்கும் மக்கள் உண்மையிலேயே கல்வி அறிவு இல்லாதவர்கள். 100-க்கு 99 பேர் படிக்காதவர்கள். அங்கு உள்ள மக்கள் நம் முடைய சட்ட திட்டங்கள் தெரியாதவர்கள். அதற்கு உட்படாமல் இருப்பவர்கள். அங்கு 25,000 பேர் இருக்கிறார்கள் என்று நிதி அமைச்சர் சொன்னார்கள். ஆனால் வாக்காளர் பட்டியலில் 1,000, 1,500 பேர் தான் இருக்கிறார்கள்.

9-40
a.m.

அவர்கள் நம்முடைய சட்ட திட்டங்களுக்கு அப்பார்ப்பட்டவர்கள். உதாரணமாக, ஒருவனுடைய மனைவியை வேறொருவன் மணந்தால், அவளுக்குப் பிறந்த குழைந்தைகள், முதலில் மணந்து கொண்டவனின் சொத்துக்களுக்கு உரிமை கொள்ளும். ஆகவே அவர்கள் நம்மிடமுள்ள பந்தங்களுக்கு உட்படாமல் வாழ்க்கை நடத்துபவர்கள்.

ஜவ்வாது மலைமீது ஏறத்தாழ ரூ. 15,000-க்கு சந்தனத் தேன் திட்டம் ஒன்று தயாரிக்கப்பட்டு இருப்பதாகப் பத்திரிகையில் பார்த்தேன். உண்மையிலேயே அப்படிப்பட்ட திட்டம் ஒன்று இருந்தால், அதை நான் வெகுவாக வரவேற்கிறேன். அந்த இடங்களில் சந்தன மரங்கள் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆகையால் சந்தனத் தேன் அதிகமாகக் கிடைக்கும். ரூ. 15,000 ஏன், அதற்குப் பல இலட்ச ரூபாய்களையே ஒதுக்கலாம். வேறொன்றும் நான் சொல்லுவேன். அந்தக் காட்டுப் பிரதேசத்தில் நிறைய கடுக்காய் கிடைக்கிறது. ஜவ்வாது மலை வாசிகள் இந்தக் கடுக்காய்களை, கண்டிராக்டர் களுக்கு குறைந்த விலைக்கு கொடுத்து விடுகிறார்கள். ஆதலால் அவர்களுக்குக் கிடைக்கவேண்டிய நல்ல லாபமும் கிடைப்பதில்லை. கண்டிராக்டர்கள் கொள்ளை லாபம் அடைகிறார்கள். ஆகவே, நமது சர்க்கார், தாங்களே இந்தக் கடுக்காய்களை வாங்கி அவர்களுக்கு நல்ல விலை கிடைக்கச் செய்ய வேண்டும். மேலும், இந்தக் கடுக்காய்களைக் கொண்டு நல்ல மருந்துகள் கூடச் செய்யலாம் என்று சொல்லுகிறார்கள்.

இன்னொன்று. பல ஆண்டுகளாக புறம்போக்கு நிலங்களை இந்த மக்கள் பயிரிட்டு வந்திருக்கிறார்கள். அவைகளை, அதாவது காட்டிலாகா புரம் போக்குகளை, ரிவினியூ புரம்போக்காக மாற்றி, உடனடியாக அவர்களுக்கு பட்டா செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மந்திரியவர்கள் காடுகளை வளர்க்க வேண்டும் வளர்க்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். இங்கே நான் குறிப்பிடும் பிரதேசம் காடு வளர்க்க தகுந்த பிரதேசம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இரண்டு, மூன்று தினங்களுக்கு முன்பு சொன்னார்கள், தான் 16, 17, 18 தேதிகளில் ஜவ்வாது மலைக்குப் போகிறேன் என்று. அவர்கள் போய்ப்பார்க்கட்டும். பார்த்தால் மட்டும் போதாது. ஒரு இரவாவது, அல்லது இரண்டு நாட்களாவது அங்கே தங்கி, அங்கு இருக்கும் மக்களின் வாழ்க்கையை நேரிடையாகப் பார்க்க வேண்டும் என்று விரும்புகிறேன். அங்கு வாழும் மக்களின் வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்த அங்கு கிடைக்கும் காட்டுப் பொருள்களைக் கொண்டு அங்கு ஒரு நல்ல தொழிற்சாலைவை ஆரம்பிக்க முயற்சிக்க வேண்டும். அவர்கள் வாழ்க்கைக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து தரவேண்டும். அமைச்சருடைய வரவை அந்த மக்கள் ஆவலோடு எதிர்பார்க்கிறார்கள்.

சில சமயங்களில் காட்டு விரகுகளை எலம் போடுகிறார்கள். அவர்கள் தனியாக விரகுகளை எலம் விடுவது கிடையாது. சில பகுதிகளிலுள்ள பெரிய பெரிய மரங்களை எலம் விடுகிறார்கள். ஆனால் எலம் எடுப்பவர்கள், எலம் விட்ட மரங்களோடு இல்லாமல், அங்கு இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளின் உதவியைக் கொண்டு பக்கங்களிலுள்ள பெரிய பெரிய பச்சை மரங்களையும் வெட்டி விடுகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட வியாபாரிகளை, உடனடியாகக் கண்காணித்து, காட்டிலாகா அதிகாரிகளுக்கும் கூடத் தெரியாமல், லி.ஐ.டி.-க்களைப் போட்டு கண்டு பிடித்தால், அவர்கள் பச்சை மரங்களை வெட்டுவதை தடுக்க நம் மானில சர்க்காரால் முடியும். சேந்தவாசலிலிருந்து சண்பகத்தோப்புக்கு ஒரு பாதை போகிறது. அது படு மோசமாக

5th April 1958]

[Sri S. M. Annamalai]

இருக்கிறது. காட்டிலுள்ளே போகச் சரியான பாதையாக அதை அமைக்க வேண்டும். அது சண்பகத் தோப்பையும் தாண்டி, வாணியம்பாடி வரைக்கும் போகிறது. அங்கு நிறைய லாரி போக்கு வரத்து இருக்கிறது. ஆகவே, உடனடியாக அந்தப் பாதையை செப்பனிட்டு, அந்த ரோட்டைச் செப்பனிட்டு, நல்ல முறையில் திருத்தினால், மிகுந்த சௌகரியமாக இருக்கும். அங்கு ஒரு டிராவலர்ஸ் பங்களாக்கூட இருக்கிறது, அதுவும் இந்த ரோடு மூலம் தான் சென்று அடைய முடியும். ஆகவே இந்த ரோட்டை நல்ல முறையிலே செப்பனிட்டு வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தழை உரம் வெட்டுவதற்காக மரங்களை எலம் விடுகிறார்கள். ஆனால் எலம் எடுப்பவர்கள், ரேஞ்ஜர்களுக்கோ, அல்லது மற்ற அதிகாரிகளுக்கோ, வண்டிக்கு ரூ. 1 அல்லது 2 வீதம் கொடுத்துவிட்டு, மறை நாகமாக, மற்ற மரங்களிலிருந்தும் வெட்டிச் செல்லுகிறார்கள். ஆனால் நான் ஒன்று சொல்லுவேன். விவசாய மக்களுக்கு தழை உரங்களை எடுத்துச்செல்ல, பரமிஷன் கொடுத்தால் போதுமானது. பாகுபாடுகளை நீக்கி, விவசாய மக்களுக்கு, தழைகள் கிடைக்கச் செய்வது மிக முக்கியமான விஷயம் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். சில சமயங்களில், விவசாயிகள், தும்பைச் செடிகளையும், எருக்கஞ்செடிகளையும் தழைக்கு எடுத்துச் செல்வதை காட்டிலாகா அதிகாரிகள் தடுத்து விடுகின்றனர். விவசாயிகள் தும்பை, எருக்கு போன்ற செடிகளைத் தாராளமாக எடுத்துச் செல்ல அனுமதி கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்குக் கூட இந்த சர்க்கார் விலை வாங்குகிறார்கள். இதை விட்டு விவசாயிகள் தாராளமாக இவற்றை எடுத்துச்செல்ல அனுமதிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI M. S. SELVARAJAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, காட்டிலாகா மானியத்தை வரவேற்று சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். லார், சில தினைங்களுக்கு முன்பு, இலங்கை சென்று இருந்த போது அங்கு ஒரு இடத்தில் காடுகொன்று நாடாக்கும் முயற்சி நடந்து கொண்டிருப்பதைக் காண நேர்ந்தது. மனிதன் நாகரிக்க அடைவதற்கு எப்படி ஆரம்ப காலத்தில், காடுகளை அழித்து நாடாக்கினதோ, அதே போன்றது, இன்றும் நடக்கும் நிகழ்ச்சியை நான் அங்கு பார்த்தேன், இங்கும் பார்க்கிறேன். இந்த நாட்டின் நிலைமை, காட்டை அழிப்பதற்குப் பதிலாக, “நாடு வாழ்வதற்கு, காடு வாழ்க” என்ற சலோகன், அதிலும் முக்கியமாக தமிழ்நாட்டிற்கு ஏற்ப அமைந்து இருக்கிறது. நமக்கு அமைந்து இருக்கக்கூடிய வசதிகளை நாம் பயன்படுத்திக்கொள்வதற்கு, காடுகள் இருக்கும் பகுதிகளில் என்னென்ன மரங்களை வளர்த்து, அவைகளிலிருந்து கிடைக்கும் பொருள்களை, மதிப்புள்ள பொருள்களாக மாற்றி வாழ்க்கைக்கு உதவியாகவும் விஷயத்திலும், நம் காட்டிலாகா தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுத்து வருகிறார்கள் என்பதைப் பாராட்டுகிறேன். இந்த முயற்சியில், மலைப் பகுதிகள் தவிர, நீர்த்துறைகளில், ஆற்றோரங்களில், இங்கெல்லாம் கூட மரம் வளர்க்கும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன். தாம்பிரவணி, கால்வாய் ஓரங்களில்கூட தேக்கு மரம் பயிர் செய்யப்படுவதை நான் வரவேற்கிறேன். மற்ற கால்வாய் பகுதிகளிலும் இந்த முயற்சியை தொடர்ந்து நடத்தினால், நல்ல பலன் கிடைக்கும். திருநெல்வேலி ஜில்லாவில் பல மைல்கள் நீளமுள்ள, சமீபத்தில் நிறைவேற்றப்பட்ட மணிமுத்தாள் கால்வாய் பிரதேசங்களில் மரம் வளர்க்கும் முயற்சியைக் கைக்கொள்ள வேண்டும் என்று கூறிக் கொள்ளுகிறேன். மலைப் பகுதியை மட்டும் நம்பாமல், வேறு பகுதியையும் ரிஸர்வ் பாரஸ்டாக கண்காணிக்கப்படுகிறது. உதாரணமாக, திருச்செந்தூரில் உள்ள குதிரைமொழிக் காடு. அங்கு, அண்டிப் பருப்பு மரங்கள் வளருகின்றன. ஆனால் அது இப்பொழுது டிபார்ட்மெண்ட்பரால் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அதனால் அதிகப் பலன் இல்லை என்று தோன்றுகிறது. அதற்குப் பதிலாக, பொது ஜனங்களை தாங்களாகவே முயற்சி செய்து வளர்க்கக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தலாம். அவர்கள் வளர்க்கும் ஒவ்வொரு மரத்திற்கும் இவ்வளவு ரூபாய் தந்து விடுவது என்றால், உற்சாகம் ஏற்பட்டு பொருப்போடு செய்வார்கள்.

[Sri M. S. Selvarajan]

[5th April 1958]

9-50
a.m.

குதிரைமொழி ரிசர்வ் பாரஸ்ட் மண்டல் பகுதியான இடம். அந்தப் பிரதேசம் நல்ல விதமாக பாதுகாக்கப்பட்டு வருகிறது. இதைப்போலவே தென்னாட்டிலுள்ள நல்ல மண்டல் பாங்கான பிரதேசத்தை பாதுகாத்து வருவது ரொம்பவும் அவசியமாக இருக்கிறது. இப்பொழுது மழைகாலங்களில் குதிரைமொழித் தேரியில் அநேகம் இடங்களில் மழை பெய்து அந்த தண்ணீர் வீணாக கடலில் போய் விழுகிறது. அவை களையெல்லாம் அங்கங்கே அணைக்கட்டி தடுத்து நிறுத்தி வைத்துக்கொண்டால் எவ்வளவோ உதவியாக இருக்கும். அப்படித் தடுத்து வைக்காமல் இருப்பதால் அவைகள் அங்குள்ள தரிசு நிலங்களுக்கு பயன் இல்லாமல் வீணாகப் போய் கடலில் விழுகிறது. அதனால் அங்கங்கே காண்டூர் பண்டுகள் கட்டி அவைகளைத் தேக்கி வைத்து அங்கங்கே பல மண் அணைகளைக் கட்ட வேண்டும். இதைப் பற்றி பல வருஷங்களாக அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து வந்தும் இது வரையிலும் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. வருஷா வருஷம் எந்த அளவுக்கு அதை பாதுகாத்து வைக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு பாதுகாத்து வைத்தால் எவ்வளவோ நன்மையாக இருக்கும். அவைகளை எந்த அளவுக்கு இது வரையிலும் நிறைவேற்றி இருக்க வேண்டுமோ அந்த அளவுக்கு நிறைவேற்றப்படவில்லை. அதனால் மழை காலங்களில் பெய்யும் மழைத் தண்ணீர் வீணாக கடலில் போய் விழுகிறது. யாதொரு பயனையும் அளவு முடியாமல் அந்தத் தண்ணீர் வீணாகிறது. ஆகவே குறுகிய கால திட்டங்களை அமைத்து அப்படிப்பட்ட தண்ணீர் வீணாகாமல் போவதைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மற்றொரு ஆலோசனையையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஸ்ரீவைகுண்டம் அணைக்கட்டுப் பிரதேசத்தில் மற்ற எல்லா வருஷங்களையும் விட இந்த வருஷம் அதிகப்படியாக மழை பெய்து அந்தத் தண்ணீர் எல்லாம் பயன்பாடாக வீணாகப்போய் கடலில் விழுந்தவிட்டது. மணிமுத்தாள் அணை கட்டியபின்பும் பெரும் அளவு தண்ணீர் வீணாக கடலில் போய்விட்டது. எந்தவிதமான பிரயோசனமும் இல்லாமல் போய்விட்டது. அந்தத் தண்ணீரைக் குதிரைமொழித் தேரியில் வைத்து பக்கங்களிலுள்ள தேரியின் சுற்று வட்டாரங்களிலுள்ள ஊற்று களுக்கு அதை பயன் படுத்திக் கொண்டு அதிகப்படியான மரங்களை வளர்ப்பதற்கு பயன் படுத்திக்கொள்ளலாம். அங்கு சுற்றிலுமுள்ள கிராமங்களுக்கு வசதியாக அந்த தண்ணீரை தேக்கி வைத்துக்கொண்டு ஊற்றுகளின் மூலமாக மரங்கள் வளர்ச்சிக்கு உபயோகப்படுத்திக்கொள்ளலாம். மருதூர் அணைக்கட்டிற்கு மேலே மருதூர் மேலக்காடு அடுத்து ஒரு தனி கால்வாயின் மூலம் வீணாகும் தண்ணீரை குதிரைமொழித் தேரியில் கொண்டு தேக்குவதற்கு ஒரு திட்டத்தினால் பரிசீலனை செய்து குதிரை மொழித் தேரியில் மரங்களை நடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது பல மரங்களின் மகசூல்களை அனுபவிக்கலாம். மட்டை, ஜீலை வெட்டிக்கொள்வதற்கும் குத்தகைக்கு விரிகிறார்கள். அப்படி குத்தகைக்கு விரும்போது ஒரு வருஷத்திற்கு என்று குத்தகைக்கு விரிகிறார்கள். பல வருஷங்களுக்கு குத்தகைக்கு விட்டால் அதனால் அவர்கள் நல்ல பலனை அடைவதோடு அரசாங்கத்திற்கும் நல்ல பயன் கிடைக்கும். ஒரு வருஷத்திற்குக் குத்தகைக்கு விரிவதால் குத்தகைக்காரர்கள் தங்களுடைய ஒரு வருஷ காலத்திற்கு எல்லாவற்றையும் வெட்டிக் கொண்டு விடலாம் என்று மரத்தின் குருத்து முதலிய எல்லா பாகங்களையும் சேர்த்து வெட்டிக்கொண்டு போய் விரிகிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் பல வருஷங்களுக்கு அவர்களுக்குக் குத்தகைக்கு விட்டால் ஒவ்வொரு வருஷமும் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக ஜீலை, மட்டைகளை வெட்டிக் கொள்ளுவார்கள். அதனால் மரத்திற்கும் நல்லது. அவர்கள் கொஞ்சம் சாவதானமாக வெட்டிக்கொள்ளலாம் என்றும் நினைத்துக்கொண்டு மரத்திற்கு சேதம் வரக்கூடிய வகையில் வெட்டி விட மாட்டார்கள். அதனால் ஒரு வருஷ குத்தகைக்கு விரிவதை விட்டுவிட்டு பல வருஷங்களுக்கு

5th April 1958]

[Sri M. S. Selvarajan]

குத்தகைக்கு விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி விட்டால்தான் மரங்கள் வளருவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அதிகப்படியான மரங்களையும் பாதுகாத்துக்கொள்ள வசதி ஏற்படும்.

நம்முடைய ராஜ்யம் நீண்ட கடற் கரையுள்ள பிரதேசம். மலைப் பிரதேசம் குறைந்த பகுதியில் தான் இருக்கிறது. இந்த மணல் பாங்கான இடங்களில் அதிகப்படியான சவுக்கு முதலிய மரங்களை வளர்ப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஒன்று அரசாங்கமே அந்த வேலையை எடுத்து நடத்தலாம். அல்லது அந்த இடங்களைக் குத்தகைக்கு விட்டு அங்கே யெல்லாம் இந்த மரங்களை வளர்ப்பதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்யலாம். மற்றும் அந்த இடங்களில் எந்த விதமான மரங்களை வளர்க்கலாமோ அந்த அந்த அளவுக்கு மானியம் கொடுத்து மரங்களை வளர்ப்பதற்கு அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கன்யாகுமரி ஜில்லா, விளவங்கோடு பகுதி, செங்கோட்டை முதலிய இடங்களில் ஏழை ஜனங்கள் காட்டை நம்பி கொண்டு தான் தங்களுடைய ஜீவனத்தை நிரந்தரமாக நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். காட்டை நம்பித்தான் அவர்கள் வாழ வேண்டியதாக இருக்கிறது. அங்கிருந்து அவர்கள் விறகுகளைக் கொண்டு அன்றாடம் அன்னங்காச்சி சாப்பிட வேண்டியதாக இருக்கிறது. வேறு எந்த விதத் திலும் அவர்கள் தங்களுடைய ஜீவனத்தை நடத்த வில்லை. அவர்களை எந்த விதமாகவும் சட்டமிட்டு காட்டிற்குள் போகக்கூடாது என்று தடுத்த விட முடியாது. காடு இல்லாமல் அவர்களால் ஜீவிக் முடியாது. அவர்களை நாம் எவ்வளவோ தடுக்கிறோம். அப்படித் தடுத்தும் அவர்களை நிறுத்த முடியவில்லை அதனால் அவர்கள் தவறான முறையில் செல்லுகிறார்கள். அவர்களுக்கு எந்த விதமான மாற்று வழிகளைச் சொன்னாலும் அவர்களால் காட்டிற்குச் செல்லாமல் இருக்க முடியாது. அவர்களுடைய ஜீவனம் பூராவும் காட்டில் தான் இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்கு ஒரு லைசென்சு முறை என்று ஒன்றை வைத்து அதன் மூலம் அவர்கள் காட்டிற்கு சென்று விறகுகளைக்கொண்டு வந்து விற்றுக்கொள்ள ஏற்பாடு செய்யலாம். ஒரு சமைக்க ஒரு அணு அல்லது இரண்டு அணு என்று வைத்து வசூல் செய்தால் அதைக் கொண்டு அவர்கள் தங்களுடைய ஜீவனத்தை நடத்திக்கொள்ள வசதியாக இருக்கும். அதைத் தவிர நமக்குக் கிடைத்த கன்யாகுமரி ஜில்லாவில் சிற்சில பகுதிகளில் நல்ல ரகமுள்ள ரப்பர் விளைவதாகத் தெரியவருகிறது. அங்குள்ள எல்டிட் காரங்களும் இப்படிப்பட்ட நல்ல ரக ரப்பர்களை வளர்ப்பதற்கு முயற்சிக் கிறார்கள் என்றும் தெரிய வருகிறது. அந்த ரப்பர் மற்ற தேசங்களில் கிடைப்பதைவிட முதல்தரமான ரப்பர் என்றும் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே அப்படிப்பட்ட ரப்பரை வளர்ப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அந்த ரப்பரை வளர்ப்பவர்களுக்கும் நல்ல உதவியும் ஊக்கமும் அளிக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

காட்டிலாகாவில் சிற்சில இடங்களில் தைர்யமுள்ள அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். சில இடங்களில் இப்படிப்பட்ட அதிகாரிகள் கிடையாது. அப்படி தைர்யம் இல்லாதவர்கள் அந்த இலாகாவில் பொறுப்பை ஏற்று நடத்தக் கூடியவர்களாக இல்லை. பல இடங்களில் தைர்யமாகவும், உத்சாகமுள்ளவர்களாகவும் உள்ள அதிகாரிகள் தேவையாக இருக்கிறது. உத்சாகம் இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகள் அதிகப்படியாக தேவைப்படுகிறது. குதிரைமொழி பிரதேசத்தில் இதற்கு முன்னதாக அதிகாரிகள் இருந்தபோது மரங்கள் நல்ல முறையில் வளர்க்கப்பட்டு வந்தது. ஆனால் ஒரு வருஷ காலமாக வேறு சில பகுதிகளில் தவறான முறையில் அனாவசியமாக மரங்கள் அழிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த வருஷத்தில் அனாவசியமாக மரங்கள் அழிக்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. இதை அரசாங்கம் ஜாக்கிரதையாக கண்காணிக்க வேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. இப்படிப்பட்டவைகளை கண்காணிக்க நான் ஒரு யோசனையைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே இம்மாதிரியான அதிகாரிகளுக்கு

[Sri M. S. Selvarajan]

[5th, April 1958]

யோசனை சொல்வதற்கு என்று ஒரு ஆலோசனைக் கமிட்டியை அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு ஆலோசனைக் கமிட்டி எல்லா ஜில்லாக்களுக்கும் தேவைப்படாவிட்டாலும் சில ஜில்லாக்களுக்கு தேவையாக இருக்கும் என்று நான் கருதுகிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு ஆலோசனைக் கமிட்டியை அமைத்து அங்கங்கே ஜில்லா முழுமைக்கும் ஆலோசனை கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுடைய ஆலோசனையைக் கேட்டு வேலைகளைச் செய்வதோடு மரங்கள் அழிக்கப்படுவதையும் தடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். இப்படிப்பட்ட ஒரு சபையை ஜில்லாவிற்கு ஏற்படுத்துவது ஒருபுறம் இருக்க ஸ்டேட் முழுமைக்கும் ஒரு சபையை அமைத்து இந்த காட்டிலாகாவை பராமரிக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி ராஜ்யம் பூராவுக்கும் ஒரு கமிட்டியை அமைத்தால் ரொம்பவும் உபயோகமாக இருக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படி அமைப்பதால் எந்த விதமான தவறும் இல்லை என்று கருதுகிறேன்.

இந்தக் காட்டுப் பகுதியிலும் சரி, மலைப் பகுதியிலும் சரி எவ்வளவோ நல்ல பொருள்களை வளர்ப்பதற்கு நம்முடைய அரசாங்கம் எல்லா விதத்திலும் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்பது மிகவும் பாராட்டத்தகுந்தது. அந்த முறையில் ஒரு ஆலோசனையையும் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்பொழுது கொச்சின் கொல்லம் போன்ற இடங்களில் வளத்திற்குரிய காட்டுமரங்களை வளர்த்து வருகிறார்கள். நம் பிரதேசத்தில் அவ்வளவு வளர்க்கவில்லை. அவைகள் அங்கிருந்து கீழ் கடற்கரைப் பகுதிக்கு ரயிலிலோ தோணிகளிலோ வருவதனால் அதிகப்படியான செலவு ஆகிறது. அந்தக் காட்டுமரங்கள் நமக்கு அவசியமாக இருக்கிறது. ரயில் மூலமாகவும், தோணிகளின் மூலமாகவும் அவைகள் நமக்கு வருவதால் அதிகப்படியான விலை கொடுக்கக்கூடிய நிர்வாகம் நமக்கு ஏற்படுகிறது. அதைப்போன்ற மரங்கள் கீழ் திசையிலேயே நாம் வளர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டால் நலமாக இருக்கும். கீழ்க்கு தொடர்ச்சி மலையிலும் மூலைய குண்டம், வல்ல நாட்டுப் பொற்றை முதலிய இடங்களிலும் இது போன்ற மரங்களை வளர்ப்பதற்கு ஏதுக்கள் இருக்கிறது. இதை ஜாக்கிரதையாக பரிசீலனை செய்து அந்த மரங்களை வளர்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

10
a.m.

* SRI P. M. MUNUSAMI GOUNDER : கனம் சபாநாயகர்

அவர்களே, இன்றைய தினம் நமது மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் காட்டிலாகா மானியத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைக் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். முக்கியமாக நமக்கு விவசாயம் அவசியம். நமது நாடு விவசாயத்தை நம்பிய நாடு. நம் நாட்டில் விவசாயம்தான் அதிகமாக நடந்து வருகிறது. அதை நாம் நல்ல முறையில் முன்னேற்றத் திற்குக் கொண்டுவரவேண்டும். நல்ல முறையில் அதிகமாக வீணாச்சல் உண்டாக்க வேண்டியதற்கு நாம் பல வழியில் முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அதற்கு நமக்கு காட்டு இலாகா மிகவும் முக்கியமாக இருக்கிறது. அதனால் அந்த இலாகா நமக்கு ரொம்பவும் அவசியம் என்பது எல்லா அங்கத்தினர்களுக்கும் நன்றாகத் தெரியும். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் நமக்கு காட்டிலாகாவில் இருக்கும் நிலங்களையும் மற்ற நிலங்களையும் எடுத்து காடாகச் செய்யவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொண்டு வருகிறோம். இன்னும் காடுகளை அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு வருகிறோம். அப்படி நாம் அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு வரும்போது கனம் செல்வராஜ் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் சிலோனில் காட்டை காட்டை அழித்து நகரங்களாகவும், கிராமங்களாகவும் ஆக்க முயன்று வருவதாக தெரிகிறது, ஏன் அதே மாதிரி நாமும் செய்யக்கூடாது என்று சொல்லுகிறார். அம்மாதிரி நாமும் செய்யவேண்டுமா என்று கேட்கிறேன்.

SRI M. S. SELVARAJAN : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் பர்சனல் எக்ஸ்ப்ளனேஷன். சிலோனில் காட்டை அழித்து நாடாக்கவேண்டும் என்று ஒரு சிலோகத்தைச் சொல்லிக்கொண்டு காட்டை அழித்து நாடாக்கிக்

5th April 1958] [Sri M. S. Selvarajan]

கொண்டு வருகிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் அதற்கு மாற்று சலோகத்தை அமைத்து நாம் காட்டை வளர்த்தால் நாடு வளரும். நாட்டிலுள்ள காரும் வாழவேண்டும், நாடும் வாழவேண்டும் என்ற சலோகத்தை நாம் கடைப்பிடிக்கவேண்டும் என்றுதான் சொன்னேன்.

SRI P. M. MUNUSAMI GOUNDER : அப்படி அவர் சொல்லியிருந்தால் அதை நான் ஒப்புக்கொண்டு நான் சொன்னதை வாபஸ் பெற்றுக்கொள்ளுகிறேன். காட்டை வளர்த்து நாட்டை முன்னேற்றத்திற்குக் கொண்டு வரவேண்டும் என்பதற்கு நாம் முயற்சிக்கவேண்டும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். முக்கியமாக சென்னை மாகாணத்திலிருந்து ஆந்திரா, கேரளம் ஆகிய ராஜ்யங்கள் பிரிவதற்கு முன்னால் நமக்கு காடு எந்த அளவில் இருந்தது, தற்போது நமக்கு அது எந்த அளவில் இருக்கிறது என்பதை பார்க்கும்போது, நாம் ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர்கள் காடுகளை அந்த ராஜ்யங்களுக்கு கொடுத்துவிட்டு, குறைந்த அளவு காட்டு பிரதேசத்தைத்தான் நாம் வைத்திருக்கிறோம் என்பதை நம்முடைய புள்ளி விவரங்களிலிருந்து நன்றாக அறிகிறோம். விவசாயத்திற்கு மழை மிகவும் தேவை. தற்போது விஞ்ஞானிகள் காடுகள் இருக்கும் இடங்களில்தான் அதிகமான மழை பெய்கிறது என்பதை எடுத்துக்காட்டியிருக்கிறார்கள். நாமும் அதை அனுபவத்தில் பார்க்கிறோம். அப்படியிருக்கும்போது காட்டை அதிகமான அளவிற்கு உற்பத்தி செய்வதோடு, அதை மேம்படுத்தவேண்டியது நம்முடைய கடமை என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மலைப் பிரதேசங்களிலும், காட்டு பிரதேசங்களிலும் நாளுக்கு நான் வளர்ச்சி குறைகிறதே ஒழிய, வளர்ச்சி அதிகமாக வேண்டிய வசதியில்லை, அதற்கான ஒரு அறியுபயம் இல்லை என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். இந்த காடுகளை பராமரிப்பதற்கு போதுமான மான்யம் கோரப்படவில்லை, இன்னும் இதற்காக அதிகப்படியான மான்யத்தை கோரியிருக்க வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். காரணம் விவசாயத்திற்கு மட்டுமல்ல, எதை எடுத்துக்கொண்டாலும் மரம் மிக மிக அவசியம் என்பதை நமக்கு நன்றாக தெரியும். நாம் இன்றைக்கு தேக்க மரத்தை வெளி நாடுகளிலிருந்து தருவிக்கக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறோம். அந்த மாதிரி இல்லாமல் நமக்கு இருக்கும் வசதிகளை வைத்துக்கொண்டு, இன்னும் அதிகமான முயற்சி செய்து காடுகளை முன்னேற்றத்திற்கு கொண்டு வரவேண்டுமென்பதை நான் வற்புறுத்திச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்தக் காட்டிலாகா இதற்கான முயற்சிகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று வலியுறுத்துகிறேன். ஆனால் சர்க்கார் செய்து வரும் வளர்ச்சியில் நமக்கு சிறிது பலன் குறைவாக இருக்கிறது. அதற்கான ஒரு உபாயத்தை கனம் அங்கத்தினர் ஒருவர் சொல்லிக் காட்டினார். காட்டிற்கு அருகாமையில் இருப்பவர்களிடமே காடுகளை வளர்க்கும் பொருப்பை கொடுத்து விடுவோமானால், அல்லது காடு உற்பத்தி செய்வதை எலத்தில் விட்டால் அது நல்ல முறையில் நடக்கும் என்று அந்த அங்கத்தினர் கூறினார். அது வாஸ்தவம். தனி நபர்களுக்கு கூப்புகளை எலத்திற்கு விடுவது போல, காடு உற்பத்தி செய்வதையும், ஒரு ஏக்கருக்கு இவ்வளவு என்பதையும், 5 வருஷம் 10 வருஷம் என்ற காலத்தையும் நிர்ணயித்து அதற்குள் காட்டை வளர்த்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்று நிபந்தனையுடன் தனி நபர்களிடத்தில் எலத்தில் விட்டால், நல்ல முறையில் காடுகள் வளர்க்கப்படும் என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. தற்பொழுது “காடுகள், வாட்சர்கள்” போன்ற அதிகாரிகளை வைத்து காடுகளை பராமரித்தாலும் அது போதாது. ஏனென்றால், அக்கம்பக்கத்திலிருக்கும் கிராமங்களில் உள்ளவர்கள் மேற்கொண்டு அந்தக் காடுகளை பராமரிக்க வேண்டுமென்ற ஆக்கார இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அது சர்க்காரின் சொத்து, தங்களுடைய சொத்து அல்ல என்ற ஒரு மனப்பான்மை அவர்களிடம் இருப்பதனால், இது மாதிரியான சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. சர்க்காருடைய சொத்தாக இருந்தாலும் அது தங்களுடைய சொத்துதான் என்ற ஒரு மாற்று மனப்பான்மை அவர்களிடம் ஏற்படும் அளவுக்கு நாம் எந்த ஏற்பாட்டையும் செய்யவேண்டும்.

[Sri P. M. Munusami Gounder] [5th April 1958]

அநேக இடங்களில் முக்கியமாக சேலம் ஜில்லா போன்ற இடங்களில் அதிகமான மலைப் பிரதேசங்கள்தான் காட்டுப் பிரதேசம் என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆனாலும் காட்டுப் பிரதேசங்களுக்கும், மலைப் பிரதேசங்களுக்கும் வித்தியாசம் நன்றாக இருக்கிறது. மலைப் பிரதேசங்களைக் காட்டுப் பிரதேசங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு இல்லை. ஆனால் காட்டிலாகா அதிகாரிகள் கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து மலைப் பிரதேசங்களைக் கூட காட்டுப் பிரதேசங்கள் என்று ஒதுக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. அமைச்சர் அவர்களுக்கு சேலம் ஜில்லாவில் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்தபோதுகூட தெரிய வந்திருக்கும். அந்தப் பகுதியில் ஜமீன்தார்கள் அதிகமாக இருந்தார்கள். ஜமீன்தார்கள் ஏகபோகமாக இருந்த காலத்திலேயே மக்கள் அந்த மலைப் பிரதேசங்களை நல்ல முறையில் ஆடுமாடு மேய்ப்பதற்கு பயன்படுத்தி வந்தார்கள். தற்போது அவர்கள் அந்தப் பிரதேசங்களை பயன்படுத்திக்கொள்ள முடியாமல் இருப்பதால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டத்தை அனுபவிக்கிறார்கள். காரணம் என்னவென்றால், மலைப் பிரதேசங்களாக இருந்தாலும், சர்க்கார் அதிகாரிகள் அவைகள் காட்டுப் பிரதேசம் என்று காட்டிலாகாவில் எடுத்துக்கொண்டுவிட்டார்கள். அதனால் ஆடு மாடுகள் அந்தப் பிரதேசங்களில் உள்ளே நுழைந்து மேய்வதற்கு அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. அதனால் ஏழை மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பது மேய்ச்சலாருக்கும் நன்றாகத்தெரியும். மலைப் பிரதேசங்களாக இருக்கும் இடங்களை காடு என்று ஒதுக்கவேண்டிய வேலையே இல்லை. சர்க்காருடைய சொத்தாக இருந்த போதிலும் கூட, ஆங்காங்குள்ள மலைப்பிரதேசங்களில் ஒன்றிரண்டு புல் பூண்டுகள் வளர்ந்தால் கூட அதை பொது மக்கள் ஆடுமாடுகள் மேய்ப்பதற்கு வேண்டி உபயோகப்படுத்துவதற்கு விட்டுவிடவேண்டும். அந்தப் பிரதேசங்களை காட்டிலாகா உத்தியோகஸ்தர்களுடைய மேற்பார்வையில் வைத்து அதனால் மக்களுக்கு துன்பம் விளைவிக்கக்கூடிய ஒரு நிலைமையை உண்டாக்கக்கூடாது. சேலம் ஜில்லாவில், அதிலும் வடபகுதியில் ஹோசூர், கிருஷ்ணகிரி தாலுகாக்களில் ஆடு வளர்ப்பது முக்கியமான தொழில். நூற்றுக் கணக்கான வருஷங்களாக அங்கிருக்கும் மக்கள் இந்த ஆடு வளர்க்கும் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் முன்னதாக இந்த மலைப் பிரதேசங்களில் ஆடுமாடுகளை மேய்த்துக்கொண்டிருந்ததுபோல், இப்பொழுது அந்தப் பிரதேசங்களை அவர்களுக்கே ஆடுமாடுகளை மேய்ப்பதற்கு விட்டுவிட்டால், மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அப்படியில்லை என்றால், காட்டிலாகா உத்தியோகஸ்தர்கள் இந்தப் பிரதேசங்கள் செடிகொட்களை வைத்து வளர்ப்பதற்கு வாய்க்காக இருக்கின்றன என்று கருதுவார்களேயானால், அந்தப் பிரதேசங்களில் ஒரு பகுதியை யாவது தனியாக ஆடுமாடுகள் மேய்ப்பதற்கு என்று ஒதுக்கிவிடவேண்டும். மற்ற பகுதிகளை காட்டிலாகா உத்தியோகஸ்தர்கள் பராமரித்துக்கொள்ளும். அப்படிச் செய்தால்தான் இந்த மக்களுக்குத் தொந்தரவு இல்லாமல் இருக்கும் என்பதை சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால் இந்தப் பிரதேசங்களில் பிற்போக்கான மக்களும், ஹரிஜன மக்களும் அதிகமாக வாழ்கிறார்கள். அவர்கள் அன்றாடம் கூலி வேலை செய்து பிழைப்பவர்கள். அவர்கள் கூலி வேலை செய்யும்போது அங்கிருக்கும் சில சுள்ளிகளையும், புல் போன்றவைகளையும் தலையில் தூக்கிக்கொண்டு வந்து விற்று ஜீவனம் செய்வார்கள். அவர்களுக்கு இதை விட்டால் பிழைப்பதற்கு வேறு வழியில்லை. ஆகவே, சர்க்கார் இந்த விஷயத்தில் தீவிர கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதனால் இந்த ஏழை மக்களுக்கு பிழைப்பதற்கு ஒரு நல்ல வழி செய்ததுபோல் ஆகும் என்று சொல்லிக்கொண்டு காட்டு இலாகாவில் அதிகமான பட்டாக்கள் கொடுக்காமல் காடுகளை நல்ல முறையில் பாதுகாத்து மேலும் மேலும் வளர்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த காட்டிலாகா மான்யக் கோரிக்கையிலே எனது வெட்டுப் பிரேரேபணியின் மீது ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகள் சொல்ல அவா

5th April 1958] [Sri K. Sattanatha Karayalar]

உறுகின்றேன். குறிப்பாக நான் இந்த வெட்டுப் பிரேரேபீணையை கொடுத்த நோக்கம் காட்டிலாகாவில் வனம் வளர்ப்பதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய நிதி மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது என்பதை சுட்டிக் காட்டுவதற்காகத்தான். ஏனென்றால், இன்று எந்த அளவு வனம் வளர்க்கப்பட வேண்டிய அவசியம் நமக்கு இருக்கிறதோ, அந்த அளவுக்கு இந்த நிதி பயன்படுமா என்று சந்தேகம் எனக்கு இருக்கிறது. விறகு விலைவாசி இந்த நாட்டில் மிக உயர்ந்திருக்கிறது. சாதாரணமாக மனிதனுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தில் மிகப் பெறும் அளவிற்கு பாதிக்கக்கூடிய ஒரு பொருளாக இருப்பது விறகு. அதுடன் ஒன்றுக்கு சுமார் ரூ. 80 விலைக்கு மார்கட்டில் தற்பொழுது விற்கப்படுகிறது. இந்த நிலைமையில் விலை கணிசமாக குறைக்கப்படவேண்டுமானால், குறைந்த விலைக்கு விறகு கிடைக்கக்கூடிய ஒரு சௌகரியம் செய்ய வேண்டுமானால், நாம் வன இலாகாவிலிருந்து எலத்தில் கொடுக்கக்கூடிய விறகை குறைந்த விலைக்கு மார்கட்டில் கிடைக்கும்படி செய்ய வேண்டும். முன்பு திருவாங்கூர்-கொச்சி ராஜ்யத்தில் விறகை கூட்டுறு சங்கங்களின் மூலம் டன் ஒன்றுக்கு ரூ. 22 விலை கொடுத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். இன்றும் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். காட்டிலாகாவிலிருந்து விறகை எலம் எடுக்கக் கூடிய தனி நபர்கள் அதை இந்த விலைக்குத் தான் விற்கவேண்டுமென்று நிர்ப்பந்தப்படுத்தப்படவேண்டும். வன இலாகாவிலிருந்து விறகை எலத்தில் விற்கும் பொழுது முக்கியமாக கூட்டுறுவு சங்கங்கள் மொத்தத்தில் அவர்கள் எலத்தில் எடுக்கக்கூடிய விறகில் 75 சதவிகிதம் குறைந்த விலைக்கு விற்கவேண்டுமென்ற ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருக்க வேண்டும். அந்த கண்டிஷனில் எலம் போடப்பட்டால் ஒரு வேளை சர்க்காருக்கு கிடைக்கக்கூடிய வருவாயில் ஓரளவுக்கு குறைவு ஏற்பட்டாலும், மொத்தத்தில் விறகின் விலை கணிசமான அளவுக்கு இறங்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும்.

கன்யாகுமரி, செங்கோட்டை தாலுகாக்களில் சந்தனக் காடுகள் மிகவும் குறைந்த அளவிற்குத்தான் வளர்க்கப்படுகின்றன. இயற்கையாக பறவைகள் மூலம் பரப்பப்படும் விதைகளினால் மாத்திரம்தான் சந்தனக் காடு வளர்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அது ஓரளவு சரியல்ல என்று நினைக்கிறேன். சந்தனக் காடுகள் பல இடங்களிலே சில குறிப்பிட்ட நபர்களால் வளர்க்கப்படுவது எனக்குத் தெரியும். அப்படியிருக்க, அதை வளர்ப்பதற்கான மார்க்கத்தைக் கண்காணக்கவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது சர்க்கார் முந்திரிக் காடுகளை வளர்ப்பதற்குத் திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள். முந்திரி பயிர் செய்பவர்களுக்கு ஏக்கருக்கு 200 ரூபாய் வீதம் 10-10 a.m. நிண்டகால கடன்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. அதை 5 வருஷங்களில் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டுமென்றும் விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஐந்து வருஷங்களில், முந்திரிப் பருப்பு கொடுக்கக்கூடிய மரமாக முந்திரிச் செடி வளர்ந்துவிடாது. ஆகவே இந்தத் காலத்தை 10 ஆண்டுகளாகவாவது நிர்ணயித்தால்தான் விவசாயிகளுக்கு சௌகரியமாக இருக்கும். அது தான் அவர்களுக்கு சௌகரியமான தவணையாக இருக்கும். பயிரிலிருந்து பலன் எடுப்பதற்கு முன்பு அவர்கள் கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டுமென்றால், இது கடன் உதவியாகவே ஆகாது. விவசாயிகள், நிலத்தில் குழிகள் தோண்டுவவர்களுக்கும், நிலத்திற்கு வேலி போடுபவர்களுக்கும் இதர வேலையாட்களுக்கும் ஆரம்பத்திலேயே பணம் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே இந்தக் கடன்களை முன்னதாகக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும். அவ்வாறு செய்யவேண்டும். லெக்யூரிடி வாங்கிக் கொண்டுதான் சர்க்கார் கடன் கொடுக்கிறார்கள். அவ்வாறு கொடுக்கும் கடனை முன்னதாகக் கொடுக்கவேண்டும். கடன் தொகையை 200 ரூபாயாக நிர்ணயித்திருப்பது சரியல்ல. இது மிகவும் குறைவான தொகை. இதை 300-400 ரூபாயாக உயர்த்த வேண்டும்.

மேலும் ரப்பர் செடிகளை வாங்குவதற்கு, முன்னதாகப் பணம் கொடுக்கப்படுகிறது. ரப்பர் வளராத இடங்களில் ரப்பரைப் பயிரிடுவதற்கு முயற்சிகள் நடக்கின்றன. இதன் காரணமாக, வாழைபோன்றவைகளைப் பயிரிடுபவர்கள்

[Sri K. Sattanatha Karayalar] [5th April 1958]

பலர் நிலங்களிலிருந்து அப்புறப்படுத்தப்படுகிறார்கள். அந்த நிலங்களில் நெடுநாட்களாகப் பயிரிட்டு வந்தவர்கள் வெளியேற்றப் படுகிறார்கள். கன்னியாகுமரியிலும் செங்கோட்டையிலும் தனிப்பட்டோரின் காடுகள் இருக்கின்றன. அந்தக் காடுகள் வீணாகாதபடி அவைகளில் முந்திரி மரங்களையும் சந்தன மரங்களையும் வளர்க்க வேண்டுமென்று சம்பந்தப்பட்ட தனி நபர்களை சர்க்கார் கேட்டுக்கொள்ளவேண்டும். இல்லா விட்டால் அவைகளை சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டு அவைகளில் இந்த மரங்களை வளர்க்கலாம். அதற்குரிய சட்டத்தைக் கொண்டு வரலாம். மேலும், பல மலைகளில் பாறைகளின்மீது மண் மேட்டிடுகிறது. அங்கெல்லாம் நிறையப் புட்கள் முளைத்திருக்கின்றன. அங்கே கன்றுகாளைப் பலர் மேய்ச்சலுக்காகக் கொண்டு போகிறார்கள். அந்தப் புட்களை தீயிட்டு அப்புறப்படுத்தி விடுகிறார்கள். கோடை மழை பெய்தால் மலையில் வெறும் பாறைகள்தான் தெரிகின்றன. அங்கே பசுமையான பயிர்கள் இல்லை. தனி நபர்களின் காடுகளில் மண் அரிப்பை நீக்கி அவைகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். இன்னொன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏழை எளியவர்கள் பலர் காடுகளிலிருந்து விறகு வெட்டி ஊருக்குக் கொண்டு வந்து அவைகளை விற்பனைப்பிழைக்கிறார்கள். அவர்கள் காடுகளில் விறகு வெட்டி அதை தலைச் சமையாகக்கொண்டுவந்து ஊர்களில் 3-4 அணுவிற்கு விற்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நான் ஒன்றிற்கு உயர்ந்த பட்சம் 8 அணுதான் கிடைக்கும். அவர்களைப் பொறுத்தவரையில் அரசாங்கத்தார் கருணையுடன் நடந்துகொள்ள வேண்டும்; அவர்கள் காட்டில் விறகு எடுப்பதை அனுமதிக்க வேண்டும். பச்சை மரங்களை வெட்டுவதைத் தடுத்து நிறுத்தத்தான் வேண்டும். உலர்ந்துபோன, பட்டுப்போன, மக்கிப்போன, மரங்களை இவர்கள் காடுகளிலிருந்து கொண்டு போவதை அனுமதிக்க வேண்டும். வேண்டுமானால் இதற்கு “பாஸ்” கொடுக்கும் முறையைக் கொண்டு வரலாம். உலர்ந்து போன மரங்களைத்தான் கொண்டு போகிறார்களா என்று கண்காணித்து அனுமதிக்கலாம். இப்படிப்பட்ட மரங்களை இவர்கள் காடுகளிலிருந்து கொண்டுபோவதால் காடுகள் அழிந்து விடும் என்று சொல்வது சரியல்ல. ஆயிரக்கணக்கான ஏழைப் பெண்மணிகள் இவ்வாறு விறகு விற்பனை கஷ்ட ஜீவனம் செய்கிறார்கள். அவர்களுடைய பிழைப்பைக் கெடுக்கும் காரியம் எதையும் செய்யக்கூடாது. காடுகளிலிருந்து ஏழை மக்கள் பட்டுப் போன மரங்களை எடுத்துச் செல்வதை அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

***SRI T. KARIA GOUNDER :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, காட்டிலாகாவிற்கான மானிய கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் என் தொகுதியானது பெரும்பாலும் மலைச் சாரலைச் சார்ந்திருக்கிறது. அங்குள்ள ஜவ்வாறு மலையில் பெருவாரியான சந்தன மரங்கள் வளருகின்றன என்பது அரசாங்கத்திற்கு தெரியும். இந்தக் காடுகளின்மூலம் சர்க்காருக்கு 50 லட்ச ரூபாய்க்கு மேல் வருமானம் வருகிறது என்பதும் சர்க்கார் கொடுத்துள்ள கணக்கிலிருந்தே தெரிகிறது. அங்கே மாநில முதலமைச்சர் சுற்றுப்பிரயாணம் செய்த போது, அங்கு வாழும் மலைவாசிகளுடைய பல குறைகள் அவருக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டன. அந்தக் குறைகள் நாளது வரையில் நிவர்த்தி செய்யப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கனம் அமைச்சர் இன்னும் சில தினங்களில் அங்கே சுற்றுப்பிரயாணம் செய்யப் போவதாக எங்களிடம் சொன்னார். இது குறித்து சந்தோஷப்படுகிறேன். அங்குள்ள பல்லாயிரக் கணக்கான மக்களுக்கு வைத்திய வசதி கிடையாது. மேலும், அவர்களுக்கு போதிய கல்வி வசதியும் இல்லை. காட்டிலாகா வினால ஒன்றிரண்டு பள்ளிக்கூடங்கள்தான் நடத்தப்படுகின்றன. பல கிராமங்களில் ஆயிரக்கணக்கான பிள்ளைகள் கல்வி வசதியின்றி இருக்கிறார்கள். மேலும், குடி தண்ணீர் வசதியில்லாமலும் அங்குள்ள மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். மலைவாசிகளுக்கு இருக்கும் இந்தக் குறைகளை உடனடியாக நிவர்த்தி செய்யவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தாரைப் பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மேலும், அங்கே நீலகிரி மலைமேல் போல் 7,000 அடி உயரமுள்ள எலகிரி மலையிலும் பாதை போடுவதற்கான

5th April 1958]

[Sri T. Karia Gounder]

திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளதாகத் தெரிகிறது. அது 13 லட்ச ரூபாய் செலவுள்ள திட்டம். அது கனம் மராமத்து அமைச்சரிடத்தில் தங்கியிருக்கிறது என்றும் அதன் காரணமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது என்றும் நினைக்கிறேன். இந்த வருஷமாவது அங்குள்ள பாடுதையை செப்பனிட வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தப்படியாக, காடுகளிலிருந்து சந்தனக்கட்டைகளை சிலர் திருட்டுத் தனமாக வெட்டி எடுத்துக்கொண்டுபோவது கனம் அமைச்சருக்குத் தெரியும். இதைத் தடுப்பதற்கு தீவிர முயற்சி எடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இது சம்பந்தமாக கோர்ட்டுகளில் பல வழக்குகள் போடப்படுகின்றன. ஆனால் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் திறமையாக வாதாரும் வக்கீல்களை வைத்து தப்பித்துக்கொண்டு வந்து விடுகின்றனர். அவர்கள் தப்ப முடியாத வகையில் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சந்தன மரங்களை ஏராளமாக வளர்க்க வேண்டுமென்று ஸ்ரீ கரையாளர் சொன்னார். சந்தன மரங்கள் இயற்கையாகத்தான் வளருகின்றன. எங்கள் ஜில்லாவில் பல இடங்களில் சந்தன மரங்களை வளர்ப்பதற்கு காட்டிலாகாவின் முயற்சி செய்தார்கள். அவர்கள் லட்சக்கணக்கான சந்தனச் செடிகளை நட்பார்கள். அவை வளர வில்லை. சில இடங்களில் அவை இயற்கையாகவே வளருகின்றன. எங்கள் ஜில்லாவில் அதிகமாக வருவாய் தரும் ஜவ்வாது மலைக்காடுகளில் அவை இயற்கையாகவே ஏராளமாக உண்டாகி வளருகின்றன. அங்கே வந்து நேரில் அந்த சந்தன மரங்களைப் பார்க்க வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொண்டிருந்தேன். இம்மாதம் 14-ம் தேதி காலை அங்கே வந்து மலை மேல் ஏறி அவைகளைப் பார்க்கப் போவதாக அவர் எங்களுக்குத் தெரிவித்திருக்கிறார்; அது சம்பந்தமாக “ப்ரோக்ராம்” கொடுத்திருக்கிறார். காடுகளில் எல்லா மரங்களையும் ஏராளமாக வளர்ப்பதற்கு தீவிர நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட, இந்தக் காட்டிலேயுள்ள புறம்போக்கு நிலங்களைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று அங்கேயுள்ள மலை ஜாதியார்கள் தொந்தரவு செய்கிறார்கள். காட்டை அழித்துக் கொடுப்பது சிரமம் என்று சில நாட்களுக்கு முன்பு ரெவினியூ அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னார்கள். காட்டின் ஓரப் பகுதியில் காட்டிலாகா சம்பந்தப்பட்ட பல தரிசு நிலங்கள் காடி லாகாவுக்குத் தேவை இல்லை என்று ஒதுக்கியுள்ள பல ஆயிரக் கணக்கான ஏக்கர் நிலம் உள்ள வடாற்காடு ஜில்லாவிலே சாகுபடிக்கு லாயக்கான நிலங்களை ஏழை எளிய விவசாயிகளுக்குப் பட்டா செய்து தருமாறு கூட அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவை காட்டிலாகா சம்பந்தப்பட்ட நிலங்கள். காட்டிலாகா சம்பந்தப்பட்ட நிலங்களை ரெவினியூ இலாகாவுக்கு மாற்றி, ஏழை விவசாயிகளுக்கு மேற்படி நிலங்களைப் பட்டா செய்து தந்தால் உணவு உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு அது அனுகூலமாக இருக்கும் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

(இத் தருணத்தில் ஸ்ரீ கே. சட்டநாதக் கரையாளர் தலைமை வகித்தார்.)

பெருவாரியாக அன்ரிசர்வ்ட் காடாக இருந்தாலும் சரி, ரிசர்வ்ட் காடாக இருந்தாலும் சரி, பசுந்தழை உரத்திற்கு மத்தியிலே கொஞ்ச காலம் பண வசதி செய்யப்படாமலிருந்தது. பசுந்தழை உரம் எவ்வளவு விவசாயத்திற்குத் தேவை என்பது நான் சொல்லாமலேயே நமது விவசாய அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். பசுந்தழை உரத்திற்கு அந்த இலாகாவிலேயிருந்து பர்மிட் கொடுக்கும்போது கட்டணம் இல்லாமல் விவசாயிகளுக்கு இலவசமாக வழங்கிவர சர்க்கார் உத்தரவு செய்யவேண்டும் என்பதுதான் எங்களுடைய எண்ணம். எங்களுக்கெல்லாம் காடு வெகுதூரமாக இருந்தாலுங்கூட, நாங்கள் எவ்வளவு தூரமாக இருந்தாலும் சரி தற்சமயம் விவசாயத்திற்கு உபயோகப்படுத்துகிறோம் என்றால் போட்டா போட்டி ஏற்படுகிறது. காடு ஏலம் போகும் காலத்தில் ஒரு வருஷம் வண்டியொன்றுக்கு ஒரு ரூபாய் என்று வசூலிக்கிறார்கள்.

[Sri T. Karia Gounder]

[5th April 1958]

இப்பொழுது இரண்டு ரூபாய் என்று வசூலிக்கிறார்கள். மூன்று ரூபாய் என்று கூட வசூலிக்கிறார்கள். அல்லது அப்படி இலவசமாகக் கொடுக்கத் தவறினாலுங்கூட சர்க்கார் ஏதாவது திட்டமாக வரையறுத்து எவ்வளவு தான் வசூல் செய்யவேண்டுமென்று செய்வார்களானால், அந்த ஒரு தொந்தரவு நீங்கும் என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

பல இடங்களிலே சர்க்காருக்குச் சொந்தமாக உள்ள காடுகளை அழித்து—நண்பர் திரு. எஸ். எம். அண்ணாமலை அவர்கள் சொன்னதாக எனக்கு ரூபகம் இருக்கிறது—எலம் எடுப்பதை விட்டு, எலம் எடுக்காத பகுதிகளில் கண்டிராக்கர்கள் வேலை செய்கிறார்கள் என்பது எண்ணிடத்திலே கூட, புகார் செய்யப்பட்டது. நான் அந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடத்திலே நேரில் பேசினேன். அவர்களும் திடீரென்று சென்று பார்த்தார்கள். ஜீவிர நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும்படி அமைச்சர் அவர்களிடமும் தனியாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். இம்மாதிரி பொதுமக்களுடைய சொத்தை, சர்க்காருடைய சொத்தை, தவறுதலாக உபயோகப்படுத்துபவர்களுக்குத் தகுந்த தண்டனை விதிக்க சர்க்கார் ஜீவிர நடவடிக்கை போலீஸ் இலாகா மூலமாகவாவது எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆனால், நாம் எதற்கெடுத்தாலும் போலீஸ் அமைச்சர் அவர்களிடம் ஒவ்வொரு இலாகாவுக்கும் போலீஸ் பாதுகாப்பு வேண்டுமென்று சொல்வதாக நினைக்கவே கூடாது. அந்த இலாகாவிலே சில தவறுதல் இருக்கலாம். இருந்தாலுங்கூட போலீஸ் பாதுகாப்பு இருப்பதாக அவர்களுக்குத் தெரிந்தால் கண்டிப்பாக அவர்கள் அம்மாதிரி செய்யமாட்டார்கள் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இது விஷயமாக ரெவினியூ அதிகாரிகளிடம் பல தடவை புகார் சொல்லப் பட்டிருக்கிறது. அவர்களுக்கு இருக்கும் வேலையின் நிமித்தம் சரிவர வேலையைக் கவனிக்காமல் விட்டுவிட்டார்கள் என்றுதான் தெரிந்த அளவிலே சொல்லிக்கொள்வேன். இந்த அளவில் அங்கே காடு அழிந்து விட்டால், மழை தவறுதல்தற்கு அது காரணமாக அமையும். மழை தவறுதலுக்குக்கூட காடு அழிவுதான் காரணம் என்று சொல்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் செல்வராஜன் அவர்கள் சொன்னார்கள். இயற்கை யாகவே, இலங்கை நாட்டில் கொழும்பு நகரத்தில் மட்டுமல்ல—மழை அதிகமாகப் பெய்கிறதென்றால், ஒரே பச்சைப் பச்சை என்று தேயிலைத் தோட்ட விருத்திதான் காரணம் என்பதை நான் கொழும்பு நகரம் சென்று பார்த்தபோது உணர்ந்தேன். வருஷத்திற்கு 20 அங்குலம், 30 அங்குலம் இங்கே மழை பெய்யும்போது, அங்கே 300 அங்குலத்துக்கு மேல் மழை பெய்கிறது என்றால், அதற்குக் காரணம் அங்கே காடுகள் அழிக்கப்படாமல் இருப்பதுதான் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே உள்ள எழை மலைவாசிகளுக்குத் தகுந்த முயற்சியை அமைச்சர் அவர்கள் அந்தப் பகுதிக்கு வரும்போது எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்வதோடு, இந்த சந்தர்ப்பத்தை அடுத்த தலைவர் அவர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்து அமைச்சர் அவர்களுக்கும் நன்றியைத் தெரிவித்து என்னுடைய சிறிய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

10-25
a.m.

* SRI K. GOPALA KOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே,

இந்தக் காட்டிலாகா மான்யத்தில் நான் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். எங்கள் தாலுகாவில் 32 ஆயிரத்துக்கு மேற்பட்ட ஏக்கர் விஸ் திரணமுள்ள காடுகள் இருக்கின்றன. மேற்படி காடுகள் பஞ்சாயத்தாக இருந்தபோது பத்து காடுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது. ஒவ்வொரு காட்டுக்கும் இரண்டு வாச்சர்களும் ஏழு மெம்பர்களும் நியமிக்கப்பட்டு நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்பட்டு வந்தது. பஞ்சாயத்து நிர்வாகத்திலிருந்து இப்பொழுது காட்டிலாகா நிர்வாகத்திற்கு விடப்பட்டிருக்கிறது.

5th April 1958] [Sri K. Gopala Kounder]

எங்கள் தாலுகாவில் நான்கு வாட்சர்களும் இரண்டு கார்டுகளும் நியமித்திருக்கிறார்கள். இந்த 32 ஆயிரம் ஏக்கரா காடுகளை நான்கு கார்டுகளும் நான்கு வாட்சர்களும் பராமரிக்கவேண்டியிருப்பதால், அவர்களால், பராமரிக்கமுடியவில்லை. ஏனென்றால், 20 வாட்சர்களும் 70 மெம்பர்களும் பார்த்துவந்தபோது இருந்த காட்டின் நிலைமை, இப்பொழுது இருக்கவில்லை. காடுகள் பூராவும் அழிந்துவிட்டன. எங்கள் காடுகளில் தேக்க மரமும், செம்மரமும், இன்னும் பல மரங்களும் நல்ல முறையில் இருந்தன. அந்த மரங்களில் ஒன்றுகூட இப்பொழுது இருக்கவில்லை. இப்பொழுது இருக்கும் கார்டுகளும், வாட்சர்களும் இவ்வளவு பெரிய விஸ்தீரணமுள்ள காட்டைப் பராமரிக்க இயலாமலிருப்பதால், ஏற்கெனவே இருந்த எண்ணிக்கையில் கார்டுகளையும் வாட்சர்களையும் அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கூப் விடுவதிலே ஒரு காட்டில் 400, 500 ஏக்கர் என்று விடுகிறார்கள். அதை இந்த பாரஸ்டர்கள் பார்ப்பதா, அல்லது கன்று வளர்ப்பதை பார்ப்பதா என்று தெரியவில்லை. கன்று வளர்ப்பை அவர்கள் பந்தோபஸ்து செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அவைகளுக்குத் தண்ணீர் விட்டும், அவைகளுக்கு ஆபத்து வராமலும் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, இதற்கெல்லாம் அதிகமான ஆட்கள் தேவையாக இருக்கிறது.

ஏற்கெனவே பஞ்சாயத்தில் இருந்தபோது காய்ந்த விறகு சள்ளிகளைப் பொறுக்கவேண்டுமானால், அதற்கு அரையண வீதம் கொடுத்து பாஸ் பெற வேண்டியிருந்தது. இது எழை ஹரிஜனங்களுக்கு சௌகரியமாக இருந்தது. பாஸ் வாங்கி ஒரு சமை காய்ந்த விறகு சள்ளிகளைப் பொறுக்கி, அதை விற்பது ஜீவனம் செய்ய நல்ல முறையாக இருந்தது. ஆனால், இப்பொழுது அந்த பாஸ் முறை நீக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த முறையைத் திரும்பவும் கொண்டுவரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கூப் எடுக்கும் குத்தகைக்காரர் தன் கூப்பை வெட்டுவதோடுகூட, அக்கம்பக்கத்தில் இருக்கும் காட்டு மரங்களை வெட்டி விற்பனை செய்வதற்குப் பயன்படுத்திக்கொள்கிறார்கள். அதையும் சர்க்கார் நல்ல முறையில் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

காடுகளில் வேலை செய்யக்கூடிய வாட்சர்களுக்கும் சம்பளம் ரொம்பவும் குறைவாக இருப்பதால் அவர்கள் வேறுவிதமாகப் பயன்படுத்துவதற்கு அவர்களுக்கு வழி ஏற்படுகிறது. அதேபோல் எங்கள் தாலுகாவில்கூட, நான்கு நாட்களுக்கு முன்னாடி ஒரு கார்டு ஒருவர் சஸ்பெண்டு செய்யப் பட்டிருக்கிறார். அவர் காட்டுப் பகுதியை விற்பவரிடம் என்று ஏராளமாக அவர்கள் பேரிலே பெட்டிஷன் போட்டு, நடவடிக்கை எடுத்து நான்கு நாட்கள் சஸ்பெண்டு செய்யப்பட்டிருக்கிறார். அம்மாதிரி வெளி ஊரிலே விரும்புதல் பாரஸ்டு கார்டுகளைப் போட்டால் அந்தந்தப் பகுதியில் உள்ள வர்களையே போட்டால் அவர்கள் பொதுஜனங்களுக்காவது கொஞ்சம் அச்சப்பட்டு இம்மாதிரி காடுகளை விற்பனை செய்வதற்கு வசதி இருக்காது.

அதோடுகூட, கிழக்கு மேற்கு பகுதிகள் என்று பிரிக்கப்பட்டு, மேற்குப் பகுதியைவிட கிழக்குப் பகுதியில் இருப்பவருக்கு ரூபாய் 12 அதிகச் சம்பளம் போட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதையும் சம பாகமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்கள் தாலுகாவில் காடுகள் அதிகமாக இருப்பதால் அங்கு ஒரு கால்நடைப் பண்ணை வைத்து நடத்தினால் கால்நடை உற்பத்தியாவதற்கு நல்ல வசதியாக இருக்குமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். எங்கள் தாலுகாவில் இருந்து தினாபுவனம் தாலுக்காவிற்கு தழை பர்மிட் வாங்க போகவேண்டியதாக இருக்கிறது. தினாபுவனத்திலுள்ள பாரஸ்ட் ஆபீசர் அடிக்கடி காம்பு போய்விடுகிறார். அதனால் விவசாயிகளுக்கு கஷ்டமாகிறது. தழை பர்மிட் கொடுக்கும் விஷயத்தில் அங்கங்கேயுள்ள பாரஸ்ட் கார்டு கொடுக்கும்படியாகச் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். விறகு சள்ளி பொறுக்கும் விஷயத்திலும் கவனம் செலுத்தி அனுமதி கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு இத்துடன் என் சிறுநரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

[5th April 1958]

* **SRI G. G. GURUMURTHI :** கனம் சார்மென் அவர்களே, சபைமுன்பு இருக்கும் காட்டு இலாகா மானியத்தை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். மாகாணப் பிரிவினைக்குப் பிறகு சென்னை மாகாணத்தில் இருந்த காட்டுச் செல்வம் மிகவும் குறைந்து அண்டை மாகாணங்களுக்குப் போய்விட்டன. இருக்கக்கூடிய காட்டுப் பிரதேசங்களில் எல்லாம் உண்டாகக்கூடிய காட்டுப் பொருள்கள் நம் ராஜ்யத் தினுடைய ஜனத்தொகையைப் பொறுத்துப் பார்த்தால் போதுமானதாக இல்லை. நம் ராஜ்ய மக்களுக்கு தேவைப்படுகிற எரிபொருள்களை காட்டிலிருந்து எதிர்பார்க்கும்போது போதுமானதாக இல்லை. பலபல மரங்கள் வெட்டப்பட்டு காட்டுச் செல்வம் குறைந்துவருகிறது.

இப்போது இன்னும் ஒருவிதமான ஆபத்தும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதாவது நகரங்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக கிராமப் புரங்களில் உள்ள புளிய மரங்கள் போன்ற பெரிய மரங்கள் எல்லாம் வெட்டப்பட்டு வருகின்றன. அதிக விலை வருகிறது என்று விவசாயிகளும் அவற்றை விற்றுவிடுகிறார்கள். ஆகவே எரிபொருளுக்கு வேண்டிய இதர உபகரங்களைப்பற்றி கிராமப்புறங்களில் பிரசாரம் செய்து பெரிய மரங்களை வெட்டாமலும், அதிக மரங்களை வளர்ப்பதற்கு வேண்டிய பிரசாரத்தையும் செய்யவேண்டும் என்றுக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு இன்னொரு விஷயம். பத்து மைல் சுற்றளவுக்கு பாரஸ்ட் காடுகளைப் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்களால் காட்டில் மரங்களை வெட்டாமல் அவ்வளவு தூரம் பார்த்துக்கொள்ள முடிவதில்லை. மரங்களை திருட்டுத்தனமாகப் பலர் வெட்டுகிறார்களே என்று அதிகாரிகளிடத்தில் சொன்னால் பெரிய தொகுதியாக இருக்கிறது, நாங்கள் எப்படிக் கண்காணிப்பது என்கிறார்கள். அதோடு சட்டத்தில் உள்ள ஒரு குறைபாடு சாதகமாக இருக்கிறது. அதாவது பாரஸ்ட் எரியாவைத் தாண்டிவிட்டால் அப்படி மரங்களை வெட்டிக் கொண்டு போகிறவர்களைத் தடுக்க முடியாது, அரெஸ்ட் செய்ய முடியாது என்கிறார்கள். அதோடு அந்த இலாகாவிலுள்ள ஊழியர்களுக்கு மிகவும் குறைந்த சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறது. அந்தச் சம்பளத்தை வைத்துக் கொண்டு அவர்கள் வேலையை ஒழுங்காகச் செய்வார்கள் என்று நாம் எதிர்பார்ப்பதற்கில்லை. அவர்களை சொந்தமாக வெட்டி விற்பனை செய்கிறார்கள் என்றும் சொல்லப்படுகிறது. இவர்களுடைய சம்பளத்தை அதிகப் படுத்தியாவது சரியான முறையில் காட்டு வளத்தைப் பெருக்க இவர்களை வேலை செய்யும்படியாக நமது சர்க்கார் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையில் பர்ஷூர் காடுகள் அடர்ந்த பிரதேசம். அங்கே முன்பு பழங்குடி மக்கள் எவ்வாறு விவசாயம் செய்து வந்தார்களோ அதுபோலத்தான் இப்போதும் விவசாயம் செய்து வருகிறார்கள். ஐந்து ஏக்கருக்குமேல் விவசாயம் செய்யக்கூடாது, மேற்பட்டு இருந்தால் அவர்களை நிலத்திலிருந்து வெளியேற்றவேண்டுமென்பதாக சமீபத்தில் ஒரு சர்க்கார் உத்தரவு வந்திருக்கிறது. இதனால் பெரும்பாலானவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். மலைப்பிரதேசத்தில் ஐந்து ஏக்கரில் ஒரு போகம் மாத்திரம் சாகுபடி செய்து வாழ்க்கை நடத்துவது என்பது மிகவும் கஷ்டமான காரியமாகும். அங்கே ஜனப்பெருக்கமும் அதிகமாகிவிட்டது. ஆகவே அவர்கள் நல்லமுறையில் விவசாயம் செய்வதற்குப் போதுமான நிலங்கள் அனுமதிக்கப்பட வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். புறம்போக்கு நிலங்கள் இருந்தாலும் அவைகளையும் பட்டா செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு மலைப்பிரதேசத்தில் கிடைக்கக்கூடிய பொருள்களை வைத்து கைத்தொழில் நடக்க ஏற்பாடு செய்தால் தான் அங்குள்ள மக்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயரக்கூடும். என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த வரையில் கால்நடை மிகவும் விசேஷமானது. பர்ஷூர் காளைகள் என்று மிகவும் உபயோகமான ஒரு வகை இருக்கிறது. தற்சமயம் அதை சரியான முறையில் பராமரிக்க தக்க ஏற்பாடு இல்லாததால் அழிந்து வருகிறது. இதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் கவனித்து ஒரு பண்ணையை ஏற்படுத்தி அந்த வர்க்க மாடுகளைப்

5th April 1958] [Sri G. G. Gurumurthi]

பராமரிக்க தக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்றுக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு பர்ஹூர் மலையிலிருந்து வருகிற பொருள்களை அந்தியூர் வழியாகத்தான் கொண்டுவரவேண்டியிருக்கிறது. சரியான போக்குவரத்து வசதி கிடையாது. பாரஸ்ட் ரோடில் லாரிகள், மற்ற வண்டிகள் செல்வதற்கு வசதி இல்லை. ஆகவே அந்தியூரிலிருந்து கிர்க்கண்டை வரை பர்ஹூர் வழியாக ரோடு போடப்படவேண்டும். ராமபுரம், கிர்க்கண்டை பள்ள வரைக்கும் மைசூர் சர்க்கார் ரோடு இருப்பதால் கொள்ளைகாலத்திற்கு நேரான வழி, குறுக்கு வழி ஏற்படும். இதையும் நமது அரசாங்கத்தார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். காட்டுச் செல்வத்தை நல்ல முறையில் பராமரிக்க தக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்றுக் கேட்டுக் கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI M. ANANDAN : கனம் சார்மென் அவர்களே, இந்த இலாகா மானியத்தின்மீது கொண்டு வந்திருக்கும் வெட்டுப்பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது நமது ராஜ்யத்திலே ஏராளமான காடுகள் இருக்கின்றன. அந்தக் காடுகளை நல்ல முறையில் நமது ராஜாங்கம் பாதுகாக்க வேண்டும். ஏனென்றால் குறிப்பாக தென்னாற்காடு மாவட்டம், கள்ளக்குறிச்சி தாலுகாவில் ஏராளமான காடுகளும், மலைகளும் இருக்கின்றன. புறம்போக்கு நிலங்கள், தரிசு நிலங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அப்பேர்ப்பட்ட நிலங்களை நமது அரசாங்கம் ஏழை விவசாயிகளுக்கு சாகுபடி செய்யக் கொடுக்கவேண்டும். அடுத்தபடியாக என்னுடைய தொகுதியில் பழிஞ்சுபட்டு மலைக்காடு இருக்கிறது. வடக்கே சவாமிமலை என்று காடு இருக்கிறது. தெற்கே தலைவாசல் வரையில் 50 மைல் தூரத்தில் ஜாகீர்மலை இருக்கிறது. அந்த மலையில் இயற்கையாக, தேக்கு, தென்னை, கமுகு, சந்தனம், எலுமிச்சை, இஞ்சி, மாங்கனும் இருக்கின்றன. ஏழை ஹரிஜனங்களும், பின்தங்கிய வகுப்பினரும் ஜாகீர்மலைக்கு மேல் சென்று சள்ளி பொறுக்கி விற்பது வழக்கம். அப்படி அவர்கள் செய்துகொண்டு வரும்போது, பாரஸ்ட் வாச்சர்களும் காட்டிலும் அப்படி தலைச்சுமையாய் சள்ளிகளைக் கொண்டுவருகிறவர்களிடம் இருந்து கோடாலி, கொடுவான், வெட்டறிவான் இவைகளைப் பிடுங்கிக்கொண்டு விடுகிறார்கள். ஆனால் சர்க்கார் சொல்கிறார்கள், சர்க்கார் ஏழை ஹரிஜனங்களையும், பின்தங்கிய மக்களுக்கும் சலுகை காட்டுகிறார்கள் என்று. இப்படி பட்டினியாலும் பஞ்சத்தாலும் வாடுகிற மக்களிடம் இருந்து கோடாலி, கொடுவான் இவைகளைப் பிடுங்கிக்கொண்டு விட்டால் அவர்கள் எப்படி ஜீவனம் நடத்த முடியும். அவர்களுக்கு இந்தச் சள்ளி முதலியவைகளை விற்பதால் ஒரு எட்டணை கிடைக்கும். ஆனால் இந்த வெட்டறிவான், கோடாலி இவைகளுக்கு எவ்வளவு ரூபாயாகும் என்று பாருங்கள். ஆகவே, இந்த ஏழை ஹரிஜனங்களும், பின்தங்கிய வகுப்பினரும் இம்மாதிரி சள்ளி, முள் இவைகளை எடுத்து வருவதற்கு அனுமதிக்கப் பட்ட வேண்டுமென்று சர்க்காரை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாகக், காட்டு வாச்சர்கள், காலை ஆறு மணியில் இருந்து மாலை ஐந்து மணி வரை காட்டில் சுற்றுவது வழக்கம். காட்டிலே காணல் அதிகம். ஆகவே, அவர்களுக்கு கொடுக்கக் கூடிய சம்பளம் போதாது. ஆகவே அரசாங்கம் அவர்களது சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நல்ல உடுப்புகளும் குல்லாவும் கொடுக்க வேண்டும். அடுத்தபடியாக, என் தொகுதியில் காணைக்காடு என்று காடு இருக்கிறது. அதை நல்ல முறையில் பாதுகாக்க வேண்டும். அதேபோல் கண்ணாலகுன்றுமலை சின்ன மோரை என்ற காடு இருக்கிறது. அது பயனற்றதாகும். அங்கு சர்க்கார் மாங்கள் வைப்பதற்கு லாயக்கற்றதாக அவை இருக்கிறது. அது மண்ணால் அரிக்கப்பட்டு இடமாகும். முன்பு அதில் இப்பொழுது மக்கள் புத்திராம்பட்டு ஹரிஜன முன்னேற்றிகள் ஏறி, மதகுக் கட்டி விவசாயம் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். முன்வந்த பஞ்சத்தால் அவர்கள் பசியாலும், பட்டினியாலும் அந்த இடங்களைப் பயிர் இட முடியாமல் முன் செடிகள் முளைத்து காடாக இருக்கிறது. அதை ரிசர்வ் பாரஸ்டுக்கு மாற்றி விட்டார்கள். அங்கு ஹரிஜனங்களுக்கும், வன்னியர்களுக்கும் புறம்போக்கு தரிசு நிலம் கிடையாது; அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அவர்களின் முன்னேற்றிகள் கட்டிய எரி, மதகு இவைகள் இருக்கும் இடத்தை

10-40
a.m.

[Sri M. Anandan]

[5th April 1958]

பார்த்து அரசாங்கம் அதை அந்த ஏழை ஹரிஜன மக்களுக்கும், மற்ற வர்களுக்கும் விவசாயம் செய்து கொடுக்கவேண்டும். ரிசிவந்தம் பிரீக் காவில் ஏராளமான காடுகள் இருக்கிறது. அங்கு சில பகுதிகளில், பரிசல் ஊற்றங்கால் கட்டாய் இருக்கிறது. அங்கு மரங்களை வைத்து உற்பத்திசெய்யலாம் என்றால் அங்கு மரங்கள் நன்கு வளராது. செலவுதான் ஆகுமே தவிர பலன் ஒன்றும் கிடைக்காது. துர்க்கம் பிரீக்காவில் வலஞ்சாங் காடுகள் என்று இருக்கிறது. நான் சொல்வது, பழைய காடுகளை அழித்துவிட்டு புதிய காடுகள் வைப்பதை விட பழைய காடுகள் இருப்பதே நல்லது. மேற் சொன்ன வலஞ்சரம் காடுகளை ஏழைகளுக்கு விவசாயம் செய்ய கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, வடக்காநந்தம் பிரீக்காவில் மலைஜாதி மக்கள், சுமார் 2,000 வாக்காளர்கள் மலைமேல் வசிக்கிறார்கள். அவர்கள் நல்ல முறையில் வாசம் செய்வதற்கு அரசாங்கம் வேண்டியதைச் செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அங்கு ஒரு ஜாகீர்தார், மாயம்பாடி பொட்டியத்தில் இருக்கிறார். அதேபோல் வடக்கு நத்தத்தில் ஒரு ஜமீந்தாரும் இருக்கிறார். அவர்களும், அவர்களது நண்பர்களும் போலி சதர் உடுத்திக் கொண்டு நாங்கள் காங்கிரஸ் அனுதாபிகள் என்று சொல்லிக் கொண்டு மலை ஜாதி மக்களைத் துன்புறுத்தி, அவர்களின் வயிற்றில் அடிப்பதுமாதிரி, அவர்கள் விவசாயம் செய்யும் பொருள்களை, கடுக்காய் போன்ற பொருள்களை, ஒரு மரக்கால் கடுக்காய் இரண்டு ரூபாய்க்கு விற்கப்படுமாலை அதை நாலாவிற்கு தா என்று வற்புறுத்திக் கேட்கிறார்கள். இப்படி அவர்கள் கொடுக்க மறுத்தால் கீழ்ப்புறத்தில் இருக்கும் ஹரிஜனங்களையும் வன்னியர்களையும் லஞ்சம் கொடுத்துக் கூட்டிச் சென்று அங்கே போய் அந்த மலையில் வாழும் மக்களை பலவிதத்திலும் துன்பப்படுத்துகிறார்கள். அதை அரசாங்கம் உடனடியாக தடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, எங்கள் ஜாகீர் மலையின் கீழ் ஏராளமான நிலங்கள் இருக்கிறது. அங்கு, மரங்களும் தழைகளும் மற்ற முள்ள சருகுகளும் படிந்து வண்டல் மண் இருக்கிறது. அங்கு நல்ல சவுக்ஞ், தீக்குச்சி மரங்களை பயிர் செய்தால் அது நன்றாக தழைத்தோங்கி வளர்ந்து நம் நாட்டிற்கும் நல்ல பலனைத்தரும். அடுத்தபடியாக, புறம்போக்கு, வளர்களை ஏழை மக்களுக்கு கொடுக்க வேண்டுமென்றும் நான் சர்க்காண் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, திருவண்ணாமலை தாலுகாவில், தானிப்பாடி பிரீக்காவில் பல கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அங்கு ஏழு மதுரை காடுகள் ஏராளமாக இருக்கிறது. நான் சொல்வது என்னவென்றால், அந்தப் பழைய காடுகளை எல்லாம் வெட்டி புதுக்காடுகள் வளப்பதற்கு பதிலாக இருக்கும் பழைய காடுகளையே நல்லமுறையில் பாதுகாக்கலாம், அப்படி பாதுகாக்க வேண்டுமென்றும் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அதோடு அவைகளில் இருந்து ஏழை மக்கள் சள்ளி இலைகளைப் பொறுக்கிக்கொள்ள சர்க்கார் அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக, வேட்டவலம் பிரீக்காவில் மலைகள் ஏராளம் இருக்கின்றன. அங்கு ஒரு ஜமீந்தார் இருக்கிறார். அவர் விவசாயிகளுக்கு நல்ல முறையில் காச கொடுப்பதாகத் தெரியவில்லை. விவசாயிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்த ஜமீந்தாருக்கும், பாரஸ்ட்டாருக்கும் அதைப்பற்றி கண்டிப்பான ஒரு உத்தரவை அரசாங்கம் இட வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சார மலைக்காரும் லாயக்கற்ற காடுகளாகத்தான் இருக்கிறது. அதையும் ஏழைகளுக்கு பயிர் இட கொடுக்க அரசாங்கம் முன்வரவேண்டும்.

MR. SPEAKER : Your time is up.

* SRI S. T. SUBBAYYA GOUNDER : தலைவர் அவர்களே, இந்த காட்டிலாகா மான்யத்தின் பேரில் நான் கில குறிப்புகள் கூற விரும்புகிறேன். ராஜ்யபிரிவினைக்குப் பிற்ரு, ஆனமலை ரேஞ்சிலிருந்து நமக்கு கிடைத்துக்கொண்டிருந்த நல்ல வருமானம் கிடைக்கக் கூடிய தேக்கங்காடுகள் எல்லாம் இப்பொழுது கேரள அரசாங்கத்திற்குப் போய் விட்டது. அங்கு இப்பொழுது நமக்கு 2,000 ஏக்கர்தான் தேக் வைத்து பயிர் செய்ய இடமிருக்கிறது. வீட்டு வேலைகளுக்கும், மற்ற வேலைகளுக்கும் இப்பொழுது தேக்கு கிடைப்பது என்பது மிகவும் அரிதாகி விட்டது. அதனால் இப்பொழுது ஆனமலை, உடுமலைப்பேட்டை ரேஞ்சில்

5th April 1958] [Sri S. T. Subbayya Gounder]

அட்டக்கட்டியில் இருந்து தனிஞ்சி வரை ஒரு இடம் இருக்கிறது. அது, உடுமலைப்பேட்டை ரேஞ்சைத் சேர்ந்ததுதான். அது சுமார் 10,000 ஏக்கர் தேக்கு பயிர் செய்ய நல்ல இடமாக இருக்கிறது. அங்கு 2,000 மலைவாசிகள் இப்பொழுது வசித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். பன்றிமலை, பூண்டி, தனிஞ்சி போன்ற இடங்களில் இவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அங்குள்ள காடுகளை வெட்டித் திருத்தி ராசி பயிர் செய்துகொண்டு வருகிறார்கள். அதனால் காடுகள் சேதம் அடைகின்றன. ஆகவே, அவர்கள் எல்லோரும் ஒரேயிடத்தில் இருந்துகொண்டு பயிர் செய்ய அவர்களுக்குப் புதிது ஒதுக்கிக் கொடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தை நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இரண்டாவதாக, அங்கு நல்ல மரங்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அவைகளை, கிராம மக்கள் ஒருவருக்கும் தெரியாமல் பகல் வேளையிலும், இரவு நேரத்திலும் சென்று பலர் வெட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். அங்கு சாதாரணமாக பார்ஸ்ட் டிப்பார்ட்மென்ட்டில் உள்ள வர்களை போய்ச் சேர முடியாது.

அந்த மாதிரி இருக்கிற இடம் அது. அந்த இடத்தில் எந்தவிதமான போக்குவரத்திற்கும் சௌகரியம் கிடைக்காது. அந்த இடத்தில் சுமார் 20 வீடுகள் கட்டவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்வதற்காக நாங்கள் அங்கே போனோம். ரேஞ்சு ஆபீஸர், நான் இன்னும் சில பேர்கள் அங்கு இரண்டு வாரத்திற்கு முன்னாலேயே இருந்தோம். அந்த இடம் என்னுடைய தொகுதியிலிருந்து, அதாவது அடிவாரத்திற்கு ஐந்து மைல் போக வேண்டும். அங்கிருந்து இரண்டரை மைல் காட்டுக்குள் போகவேண்டும். அந்த இடம் நல்ல இடமாக இருக்கிறது. அங்கு சுமார் 4 ஆயிரம் 5 ஆயிரம் ஏக்கர்களில் சர்க்கார் தேக்கு பயிர் செய்யலாம். அங்கு இப்போது இருக்கக்கூடியவர்கள் விவசாயம் செய்வதற்காக அதிகமான மரங்களை வெட்டிப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதை எல்லாம் சேகரம் பண்ணினால் கூட சுமார் பத்தாயிரம் அல்லது இருபதினாயிரம் அடி மரத்திற்கு மேல் கிடைக்கும். அவ்வளவு தூரத்திற்குக் கீழே சேர்ந்து கிடக்கிறது. நாங்கள் வீடுகட்டுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளை பார்த்துவிட்டு, ரொம்ப நேரமாய்விட்டதால் திரும்பி வந்து விட்டோம். இரண்டரை மைல் காட்டில் நடந்து போகவேண்டும். அந்தக் காடு நல்ல காடாக இருக்கிறது. அங்கிருக்கக்கூடிய விறகை எல்லாம் வெளியே உபயோகத்திற்குக் கொண்டுவரவேண்டுமென்றால் பொன்னாரம்மன் கோவிலிலிருந்து இரண்டு மைல் தூரத்திற்கு ரோடு போட்டால் சௌகரியமாக இருக்கும். நானுக்கு நான் நகரங்களிலும் சரி, மற்ற இடங்களிலும் சரி விறகின் விலை உயர்ந்தகொண்டே வருகிறது என்று குரமுர்த்தி அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது டன் 40, 45 ரூபாய் என்று விற்கிறார்கள். இதில் இரண்டரை மைல் தூரத்திற்கு ரோடு போடுவதாயிருந்தால் விறகுகளையும் மூங்கில்களையும் கொண்டுவருவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய முடியும். சர்க்காருக்கும் அதனால் அதிக வருமானம் கிடைக்கக்கூடும். மேலும் அதில் பார்ஸ்ட் ஆபீஸர்களைப் போட்டு இன்னும் அதிகம் தேக்கு பயிர் செய்ய முடியும். இதில் போடப்படுகிற ரோட்டை கீழ்ப்புணச்சி என்ற இடத்தில் கொண்டுவந்து சேர்த்துவிடலாம். இதன் மூலம் அங்கு இருக்கிற மலைவாசிகளும் பலன் அடைவார்கள். மேலும் கிராமங்களில் இருக்கிற விறகுப் பஞ்சத்தையும் போக்க முடியும். மேலும் விறகு கஷ்டம் இன்னும் 10, 15 வருஷத்திற்கு இல்லாமல் ஆக்கலாம். அதோடு வேண்டிய அளவு மூங்கிலும் இருக்கிறது. இப்போது போக்குவரத்து சௌகரியம் இல்லாமல் இருப்பதினால்தான் ஒருவரும் காண்ட்ராக்ட் எடுக்காமல் இருக்கிறார்கள். இப்போது இருக்கிற பார்ஸ்ட் தடிஞ்சலியிலிருந்து கீழ்ப்புணச்சி வரையிலும் இருக்கிறது. இதில் எல்லாம் அவர்கள் இப்போது விவசாயம் செய்கிறார்கள். நானும் ஒரு விவசாயிதான். இருந்தாலும் நாம் எல்லாம் இம்மாதிரி விவசாயத்தைப் பார்த்திருக்க முடியாது. அந்தக் காடுகளில் ஒன்றிரண்டு கொத்துக் கொத்திவிட்டு இரண்டு ராசிகளை போட்டு விற்கிறார்கள். அதில் பின்னால் நல்ல பயிர் பிடித்துவிடுகிறது. போன வருஷம் இரண்டாயிரம் மூட்டை ராசியை அவர்களிடமிருந்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். இப்போது இதில் ரோட்டையும் போட்டு கூப்பு களையும் பிரித்துக்கொடுத்துவிட்டால், கிராமத்தில் இப்போது இருக்கும்

10-50
a.m.

[Sri S. T. Subbayya Gounder] [5th April 1958]

விறகுக்கும் மூங்கிலுக்கும் பஞ்சமே ஏற்படாது. அதோடு அங்கு நமது ராஜ்யத்திற்கு வேண்டிய அளவுக்கு 4 ஆயிரம், 5 ஆயிரம் ஏக்கர் களில் தேக்கும் பயிரிடலாம். இதைப்பற்றி கெவர்மெண்டுக்கும் எழுதுகிறேன் என்று அன்றைக்கு எங்கன்கூட வந்த ரோஞ்ச ஆபீஸரும் சொன்னார்கள். ஆகவே இதில் கூடுமானவரைக்கும் சர்க்கார் வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, அதோடு தேக்கு அந்த இடத்தில் பயிர் செய்தால் கூடுதலான ஊதியம் கிடைக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRI J. MATHA GOWDER: கனம் உதவித் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நீலகிரி ஜில்லாவில் முதாமலை போன்ற திட்டங்களை சர்க்கார் நல்லவிதத்தில் நிறுவியிருக்கிறார்கள். நீலகிரியில் நல்ல விலையுயர்ந்த மரங்கள் எல்லாம் பயிராகிறது. ஈக்கலிப்ட்ஸ், தேக்கு, சந்தனம், ரோஸ்வுட் முதலிய மரங்களும், ஆஸ்டிரேலியாவில் பயிராகக்கூடிய மரங்களும் பயிரிடலாம் என்பதை அறிந்து சந்தோஷப்படுகிறேன். இப்போது ஈக்கலிப்ட்ஸ், தேக்கு முதலிய மரங்கள் பயிரிடப் பட்டு வருகிறது. மேலும் நல்ல முறையில் மரங்களும் பயிரிடமுடியும் என்று ஸ்பெஷலிஸ்ட்கள் கண்டு பிடித்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே நல்ல ஜாதி மரங்களைப் பயிரிடுவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஈக்கலிப்ட்ஸ் மரங்களிலிருந்து கற்பூரத் தைலத்தையும் உற்பத்தி செய்துகொண்டு வருகிறோம். இவ்விதம் இரண்டுக்கும் இது உபயோகமாக இருக்கிறது. இதை அதிகமாகப் பயிரிடுவதற்கு உற்சாகம் கொடுக்க வேண்டும். சர்க்கார் துறையில் மாதிரி மல்லாமல் தனியார் துறையிலும் இதைப் பயிரிடுவதற்கு உற்சாகம் காட்ட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் மைசூர் பார்டர் பக்கத்திலும் கேரள பார்டர் பக்கத்திலும் பாரஸ்டாக ஆக்குவதற்கு லாயக் கில்லாமல் பல ஏக்கர் பூமிகள் இருக்கின்றன. காரணம் அந்த இடங்களில் ரெயின்பால்ட்ஸ் குறைவாக இருக்கிறது. அந்த இடங்களை அங்குள்ள மக்கள் நெல் பயிரிடுவதற்காக வேண்டி தேர்ந்து எடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த இடங்களை நெல் பயிர் செய்வதற்கு கொடுக்கவேண்டும். காடுகளை மேலும் வளர்க்கவேண்டுமென்றால் இவையல்லாமல் வேறு அதிகமாக 30 ஆயிரம், 40 ஆயிரம் ஏக்கர்கள் இருக்கின்றன. இவைகளை பாரஸ்டாக ஆக்குவதற்கு எடுத்துக்கொள்ளலாம். அதோடு பாரஸ்டுகளில் இருக்கும் ரோடுகள் எல்லாம் ரொம்பவும் மோசமாக இருக்கிறது. அவைகளை எல்லாம் செப்பனிடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு நீலகிரி பாரஸ்டு கார்டுகளுக்கு கொடுக்கப்படும் சம்பளம் மிக குறைவாக இருக்கிறது. அவர்கள் பகல் பூராவும் காடுகளில் செல்லவேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் குளிரில் கஷ்டப்பட்டுவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே அவர்களுக்குக் குறிப்பாக மலைப்பிரதேசங்களிலுள்ள கார்டுகளுக்கு சம்பளத்தை உயர்த்தினால் நல்லதாக இருக்கும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு யோசனையாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் கிராமங்களில் குடியிருப்பு இருக்கக்கூடிய இடத்திலிருந்து 50 கஜ தூரத்திற்கு பாரஸ்டுகளை ஏற்படுத்துவதால் அந்தக் காடுகளில் உள்ள காட்டு மிருகங்கள் ஊருக்குள் வந்துவிடுமோ என்கிற பயம் அவர்களுக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே குடியிருப்பு இருக்கக்கூடிய இடத்திலிருந்து குறைந்தது தான்கு பரலாங் தூரத்திற்குள் பாரஸ்டுகளை அமைக்கக் கூடாது என்று சர்க்கார் உத்தரவு போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு கால்நடைகளைப் பொறுத்தவரையில், நாம் கால்நடைகளை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டும் என்று திட்டம் போட்டிருக்கிறோம். இந்த நிலையில் கால்நடைகள் பாரஸ்டுக்குள் போவதற்கு பாஸ் வேண்டும் என்று இப்போது வைத்திருக்கிறோம். இந்தக் கட்டணம் இப்போது மூன்று ரூபாய், தான்கு ரூபாய் ஐந்து ரூபாய் என்றிருக்கிறது. இவைகளை அடியோடு ரத்துசெய்துவிடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பாரஸ்டுக்குள் பாலை வைத்துக்கொண்டு அவர்கள் எல்லா இடங்களிலும் கால்நடைகளை ஓட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். மேலும் இவைகளை வாங்குபவர்கள் எல்லாம் எழை மக்கள். இதன் மூலம் சர்க்காருக்குப் பெரிய

5th April 1958]. [Sri J. Matha Gowder]

நஷ்டம் ஒன்றும் ஏற்பட்டு விடாது. ஆகவே இந்த பாஸ் முறையை ரத்து செய்துவிடவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR :** தலைவர் அவர்களே, இந்தக் காட்டு இலாகாவின் பேரில் கொண்டு வந்திருக்கும் வெட்டுப்பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய வனச் செல்வமானது நம்முடைய நாட்டில் அதிகமாக விருத்தியாக வேண்டும் என்பது எல்லோருடைய கோரிக்கையாகும். இதைப்பற்றி சர்க்கார் பல நடவடிக்கைகளும் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. இதற்காக இந்த மான்யத்தில் இரண்டு ஐட்டத்தின் கீழும் சுமார் 79 லட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். முக்கியமாக இந்தக் காகுளை வளர்ப்பதில் எல்லோரும் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கவேண்டும். அதன் மூலமாக நம்முடைய சர்க்காருக்கு வனச் செல்வம் பெருக வேண்டும். மக்களுக்கு பல விதத்திலும் இந்த இலாக்காவானது உதவி அளிக்கும்படியான வாய்ப்பு ஏற்படவேண்டுமென்றுதான் சொல்லுகிறேன். இப்பொழுது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் விறகுப் பற்றாக்குறை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக, சென்னை நகரை எடுத்துக்கொண்டால், விறகின் விலை நாளுக்கு நாள் ஏறிக்கொண்டே போகிறது. சில சமயங்களில் விறகு கிடைப்பதே இல்லை. இதே நிலைமை நீடித்துக்கொண்டிருந்தால், பழையபடி “ரேஷன்” முறையைக் கொண்டுவந்து விநியோகம் செய்யும்படியான நிலைமை வரக் கூடுமோ என்று பயமாயிருக்கிறது. காட்டு இலாக்காவின் இது விஷயத்தில் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும். விறகுகளின் உற்பத்தியை எவ்வளவு தூரம் அதிகரிக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு அதிகரிக்கவேண்டும். சில ஜில்லாக்களில் காட்டு இலாக்காவின் சவுக்கு உற்பத்தி செய்து வருகிறார்கள். அது எவ்வளவு துரிதமாக நடக்க வேண்டுமோ அவ்வளவு துரிதமாக நடக்கவில்லை யென்று தான் சொல்ல விரும்புகிறேன். என்னுடைய யோசனை என்னவென்றால், சில ரயத்துகளுக்கு இந்தக் காட்டு இலாக்காவின் சில ஏக்கர்களைப் பிரித்துக் கொடுத்து, 7 வருஷத் திட்டம் என்று ஒரு திட்டத்தைப் போட்டு, அவர்கள் மூலம் சவுக்கு உற்பத்தி பெருக்குவதற்கு ஊக்கம் அளிக்கும் முறையில் சில சலுகைகளைக் கொடுத்தால், அநேக பிராந்தியங்களில் சவுக்கு உற்பத்தி அதிகரிக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்களுக்குத் தீர்வையைக் குறைத்துக் கொடுத்து, ரயத்துவாரித் தீர்வையை அதாவது அயன் தீர்வைக்கு மேல் இரண்டு பங்காக வேண்டுமானாலும் போட்டுக்கொள்ளலாம். சில ஏக்கர்களைப் பிரித்துக் கொடுத்து, இன்னும் ரயத்துகளுக்கு வேண்டிய உதவியை காட்டிலாக்காவின் செய்து கொடுத்தால், ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர்களில் சவுக்கு வைக்கப்பட்டு, சென்னை நகரத்திலும் சரி, மற்ற பிராந்தியங்களிலும் சரி, சரியான காலத்தில் அதை வெட்டிக்கொடுத்தால், விறகுப் பிரச்சனை தீர்ந்து விடும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

அடுத்தப்படியாக மேய்கால் பிரச்சனையைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. காகுள் அழியாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டியது எல்லோருடைய கடமை. ஆனால் குடியானவர்களுக்கு மேய்கால் வசதி எவ்வளவு தூரம் செய்யவேண்டுமோ, அதைக் காட்டு இலாக்கா செய்ய முன்வர வேண்டும். சில பிராந்தியங்களில் எழைக் குடியானவர்களுக்கு ரொம்பவும் தொந்தரவு ஏற்படுகிறது. அதுவும் மேய்கால் வசதியில்லாத பல கிராமங்கள் இருக்கின்றன. பக்கத்தில் 3, 4 மைல்களுக்கு அப்பால் காட்டு இலாக்கா இருந்த போதிலும், அந்த ரயத்துக்களுக்குப் போதுமான உதவி செய்ய முன்வருவது இல்லை. அங்கெல்லாம் அநேகவிதமான ஊழல்கள், லஞ்சப் பழக்கங்கள் எல்லாம் இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. நம்முடைய மாகாண மொழியில், அதாவது தமிழில், இந்தக் காட்டு இலாக்கா விதிகளை அச்சிட்டு கிராம உத்தியோகஸ்தர்களின் மூலம் குடியானவர்களுக்கு விநியோகம் செய்ய வேண்டுமென்று சர்க்காரை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

விறகு மரம் உற்பத்தி செய்வது ஒருபுறமிருக்க, காட்டிலாக்காவின் முந்திரியைப் பயிரிட்டுத் தருகிறார்கள். போகப் போக இது எப்படியிருக்கும் என்பதைப் பார்த்துத்தான் சொல்லவேண்டும். சில பிராந்தியங்களிலே

11
a.m.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar] [5th April 1958]

இது நன்றாக வளருமா, வளராதா என்று சந்தேகிக் வேண்டியிருக்கிறது. இதனால் அந்நியச் செலாவணி வசதி கிடைக்கும் என்று இருந்தாலும், இன்னும் வீடு கட்டுவதற்காக வேண்டிய தேக்கு மரங்களையும், மற்ற காட்டு மரங்களையும் விருத்தி செய்வதில் காட்டு இலாக்கா அக்கறை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இப்பொழுது வீடு கட்டுவதற்காக உபயோகப் படும் அநேக விதமான மரங்கள் மலையாளப் பிராந்தியத்திலிருந்து நமக்கு வருகின்றன. சில மட்டரகத் தேக்கு மரங்களும் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த மாதிரி மரங்களை எல்லாம் காட்டு இலாக்காவின் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் விருத்தி செய்தால் ஏழை மக்கள் வீடு கட்டுவதற்கு வேண்டிய வசதிகள் ஏற்படும். அதன் காரணமாக அவற்றின் விலை குறையக்கூடுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னும் வாட்டில், புளூ கம் (Blue gum) போன்ற மரங்களை நடுவதற்காக சர்க்கார் பணம் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அவைகளை இன்னும் அதிகமாக இருத்தி செய்வதற்கு முன்வரவேண்டும். நீலகிரிப் பிராந்தியத்திலே “வென்லாக் டொனஸ்” என்ற பகுதி இருக்கிறது. அமுருக்காகவும், மிலிட்டரி அதிகாரிகள் எழுதி அனுப்பியதன் காரணமாகவும், அநேக பிராந்தியங்களில் மரம் வளர்ச்சி செய்யாமல் இருக்கிறார்கள். இதற்காக எவ்வளவு தேவையோ அந்தப் பகுதியை மட்டிலும் வைத்துக்கொண்டு, மீதி இடங்களில் எல்லாம் புளூ கம், வாட்டில், தேக்கு, இன்னும் என்னென்ன மரங்கள் முக்கியமோ அவற்றையெல்லாம் விருத்தி செய்வதுடன், ஆயுர்வேத முறை மருந்துச் செடிகளையும் (மெடிசனல் ஹெர்ப்ஸ்) வளரச் செய்வதற்கு காட்டு இலாக்காவின் முன் வரவேண்டும். கோடைக்காலம் மலைப் பகுதிகளிலும், மேட்போளையத்திலிருந்து நீலகிரி வரையிலுள்ள மலைப் பகுதிகளிலும் இந்த ஆயுர்வேத முறை மருந்துச் செடிகளையும், மூலிகைகளையும் உற்பத்தி செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தவிர, மெழுகு, அரக்கு, தேன், இவைகளை இன்னும் அதிகமாக உற்பத்தி செய்ய வேண்டும். ஹோசூர் பிராந்தியத்தில் சில இடங்களில் இவற்றை உற்பத்தி செய்கிறார்கள். நம்முடைய பிராந்தியத்திலும் பல இடங்களில் இவற்றை உற்பத்தி செய்தால், அதன் காரணமாக அந்நியச் செலாவணி வசதி ஏற்படும். இதற்காக நாம் அதிகமாகச் செலவு செய்ய வேண்டியதில்லை.

சந்தன மரத்தில் அதிகமாக கள்ள வியாபாரம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது என்று அடிக்கடி புகார்கள் வந்தகொண்டிருக்கின்றன. அதைத் தடுப்பதற்கு காட்டு இலாக்கா தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். சந்தன மரத்தை இன்னும் அதிகமாக எல்லா இடங்களிலும் உற்பத்தி செய்வதற்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

கடைசியாக “Timber Transport Rules” சம்பந்தமாக பல தடவைகள் அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். இப்பொழுதும் சொல்ல விரும்புகிறேன். கேரள ராஜ்யம் போன பிறகு, அதாவது ஷோரனூர், நீலாம்பூர் கால்கள் எல்லாம் நம் ராஜ்யத்தை விட்டு போன பிறகு, இங்கே பெரிய கால்கள் இல்லை. காட்டில் முக்கியமான மரங்கள் இருந்தால்தான் இது சம்பந்தமான விதிகளை கடுமையாக அமல் செய்ய வேண்டும். குறிப்பாக, செங்கற்பட்டு, வட ஆற்காடு மாவட்டங்களிலே, இந்தச் சட்டத்தை கடுமையாக அமல் நடத்த வேண்டியது அவசியமில்லை என்பதை வற்புறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இதனால் காட்டு இலாக்காவில் இருக்கும் சிப்பந்திகள் அதிகமாக லஞ்சம் வாங்கிக் கொண்டு, எவ்வளவு தூரம் கீழ்த்தரமாக நடந்துகொள்ள முடியுமோ, அவ்வளவு மோசமாக நடந்து கொள்கிறார்கள். இதனால் ஏழை மக்களுக்கு ரொம்பவும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. சென்னைக்கு ஒரு வண்டி, இரண்டு வண்டி விறகு கொண்டு வருபவர்கள் எல்லோரையும் துன்புறுத்துகிறார்கள். அமைச்சர் அவர்கள் இந்த விதிகளையெல்லாம் திருத்தி அமைத்து கஷ்டமில்லாமல் செய்திருந்த போதிலும், ஒரு தாலுகாவிலுள்ள

5th April 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

ரேஞ்சரை ஏழை மக்கள் பார்க்க வேண்டுமென்றால், அவர்களால் அவரை சுலபமாகக் கண்டு பிடிக்க முடியவில்லை. (இந்த சமயத்தில் சபாநாயகர் ஆசனத்தில் அமர்ந்தார்).

அவரைச் சுற்றிப் பார்த்துக் கண்டுபிடிக்க ஒரு வாரம் அல்லது 10 நாள் ஆகிறது. ஆகவே இந்த பெர்மிட் கொடுக்கும் அதிகாரத்தை ரெவினியூ இன்ஸ்பெக்டர்க்கோ, தாசில்தாருக்கோ கொடுத்துவிடால் மிகவும் நலமாயிருக்குமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ரெவினியூ இலாக்காவும் இந்தச் சர்க்காரின் கீழ்தான் இருக்கிறது. காட்டு இலாக்காவைத்தான் நம்பவேண்டும், மற்ற இலாக்காக்களை நம்பக் கூடாது என்பதல்ல. இந்த மாதிரி சில்லரை பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பதை ரெவென்யூ இலக்காவின்ரிடம் ஒப்புவிக்கலாம் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

“ ஸாயில் கன்ஸர்வேஷன் ” நில 11-10, a.m.

அரிப்புத் திட்டங்கள் மிகவும் முக்கியம். இப்பொழுது சில பிராந்தியங்களில் அந்த வேலைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. மற்ற பிராந்தியங்களிலும் இவைகளைத் துரிதமாக எடுத்துக்கொண்டு உடனடியாக இந்தத் திட்டங்களை அமல் செய்து, நிலங்களை நன்றாக உபயோகப்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். Wild life preservation (துஷ்ட மிருகங்கள் பாதுகாப்பு) மிகவும் முக்கியம். இந்தப் பிரச்சினையப்பற்றி நம்முடைய சர்க்கார் மற்ற சர்க்கார்களுடன் சில மீட்டிங்குகள் போட்டுப் பேசி வருகின்றனர். இங்கு இருக்கக்கூடிய மிருகங்களை சரிவர பாதுகாக்கப்படுவது இல்லை. அநேக ஷிகாரிகளை திருட்டுத்தனமாக சிலர் அழித்து விடுகிறார்கள். இவர்களுக்கு கடும் தண்டனை கொடுக்கவேண்டும். wild life preservation நமது மாகாணத்திற்கு மிகவும் முக்கியம். இதற்கான சட்டங்களை சரியாக அமல் நடத்தி எல்லா மிருகங்களையும் பாதுகாக்க வேண்டும்.

காடுகளில் சரியான ரோடுகள் இருப்பது மிகவும் அவசியம். அப்படி இருந்தால் தான் காட்டிலாக உத்தியோகஸ்தர்களைத் தவிர மற்றவர்களும் போய்ப் பார்ப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். வெளியூர்களிலிருந்தும் அநேகர் அதை வந்து பார்வையிடுவதற்கு வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

நத்தம், கரந்த மலை, செங்குறிச்சி, முதுமலை போன்ற காட்டு இலாகா இடங்களில் சரியான ரோடுகள் இல்லை. அங்கு ரோடுகள் போடுப்படி நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த வெட்டுப் பிரேரேபணையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கணம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொண்டு, காட்டுச் செல்வத்தின் பெருமையை உணர்ந்து, அதை பாதுகாப்பதற்கும், மேலும், அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் நல்ல கருத்துக்களை தெரிவித்த அங்கத்தினர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதல்களை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய நாட்டில் காட்டுச் செல்வம் மிகவும் குறைவு என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தேசிய தேவை மதிப்போடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் நம் காட்டுச் செல்வம் பாதி கூடத் தேரது. ஆகவே இங்கு இருக்கும் காட்டுச் செல்வத்தை நாம் பாதுகாக்கவேண்டும். அதோடு மட்டும் அல்லாமல் மேலும் காடுகளை வளர்க்கவேண்டி இருக்கிறது. காடுகள் மழை பெய்வுதற்கு அனுகூலமாக இருக்கிறது. ஆனால் காடுகள் நன்றாக வளர்வதற்கும் மழை தேவையாக இருக்கிறது. இலங்கைக் காடுகளைப் பற்றி சிலர் குறிப்பிட்டார்கள். இலங்கையில் ஒரு வருஷத்தில் ஏராளமாக மழை பெய்கிறது. ஆகையால் அங்கு காடுகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. காடுகள் அதிகமாக இருந்தாலும் ஒரு விதமான வெறுப்பு ஏற்படும். நம் நாட்டில் மழை குறைவு. இப்பொழுது உள்ள காடுகளை அழியாமல் பாதுகாக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். அதுவே சர்க்காரின் கொள்கை. நிலம் இல்லாதவர்களுக்கு ஏன் காடுகளில் சாகுபடி செய்வதற்கு நிலம் கொடுக்கக்கூடாது என்று சில அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். காடுகளைப் பற்றி சேலத்திலிருந்து வந்த

[Sri M. Bhaktavatsalam]

[5th April 1958]

அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டு, மலையில் உள்ள காடுகளை எதற்காக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும், கீழே இருக்கும் காடுகளை பாதுகாத்தாலே போதும் என்று சொன்னார்கள். முன்பு இவைகள் மிட்டாதார்களின் வசத்தில் இருந்தது. இப்போது மிட்டாகளை எல்லாம் எடுத்துக்கொண்ட பிறகு, சரவே செய்யப்பட்டது. அப்படியிருக்கும்போது மலைப் பிரதேசங்களை விட்டு விட முடியாது. காடுகளை எங்கெல்லாம் வளர்க்க வேண்டுமோ அங்கெல்லாம் வளர்க்க வேண்டும் என்று நாம் சொல்லும்போது, இந்த மலையில் உள்ள காடுகளையும் எடுத்து கவனம் செலுத்த வேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்பதை கனம் அங்கத்தினர் உணர்வார்கள். மேய்க்கால் வசதிக்குக் குந்தகம் ஏற்படும் வகையில் இந்த மலைப் பிரதேசங்களில் உள்ள காடுகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்கின்ற எண்ணம் இல்லை. மேய்க்காலுக்கு என்று சில பகுதிகளை ஒதுக்கி வைத்து மற்ற இடங்களில் மரங்களை வளர்ப்பது என்பது தான் அரசாங்கத்தின் நோக்கம்.

காடுகளை வளர்ப்பதிலும், அபிவிருத்தி செய்வதிலும், பல தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் வகையில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். முக்கியமாக விறகைப் பற்றி குறிப்பிட வேண்டும். நம் நாட்டில் விறகு பற்றாக்குறை அதிகம். அதனால் சில சமயங்களில் விலை அதிகமாக ஏறிவிடுகிறது.

சவுக்கைப் பற்றி எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். சவுக்கு மட்டும் அல்ல, வேறு விறகுக்கு பயன் படக்கூடிய மரங்களையும் சில பிராந்தியங்களில் காட்டு இலாகா மூலம் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சில இடங்களில் தனிப்பட்டவர்களே, சவுக்கு பயிர் செய்து விற்கிறார்கள். அரசாங்கம் சவுக்கு பயிர் செய்வது என்றால் காட்டு இலாகா நேரிடையாகவே பயிர் செய்வது தான் நல்லது என்பது என் அபிப்பிராயம். காட்டிலாகா அதைக் குத்தகைக்கு விட வேண்டும். என்று சொல்வது அனுசூலமானதாக இராது என்று நான் கருதுகின்றேன்.

முந்திரி செடி வைப்பது பற்றி சிலர் குறிப்பிட்டார்கள், இது ஒரு நல்ல திட்டம். இப்பொழுது 45,000 ஏக்கர் முந்திரி இருக்கிறது. இது மிகவும் திருப்திகரமாகவே இருக்கிறது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். “தனிப்பட்ட நபர்கள் முந்திரி பயிரிட்டால் அவர்களுக்கு 100 ரூபாய் கடன் கொடுக்கப்படுவதாகவும் அந்தத் தொகை குறைவு, அதை 200 ரூபாயாக உயர்த்த வேண்டும்” என்று கனம் அங்கத்தினர் சட்டநாத கரையாளர் சொன்னார்கள். ஆனால் தனிப்பட்ட நபர்களின் நிலங்களில் முந்திரி பயிரிடுவது என்கிற திட்டம் காட்டிலாகாவில் இல்லை. இது விவசாய இலாகாவைச் சேர்ந்தது. மற்ற பயிர்களுக்கு எவ்வாறு கடன் கொடுக்கப்படுகிறதோ அவ்வாறு முந்திரிக்கும் கடன் கொடுக்கப்படுகிறது. 100 ரூபாய் போதாது, 200 ரூபாய் வேண்டும் என்று அவர்கள் சொல்லும் போது ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். காட்டிலாகாவில் பயிரிடப்படுகின்ற முந்திரி செடிக்கு ஏகருக்கு 30 ரூபாய் செலவாகிறது. அதற்கு அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை. மழை அதிகம் தேவையில்லை. அது தானாகவே வளர்ந்து வருகிறது. ஆகையால் விவசாய இலாகா கொடுத்து வரும் கடன் தொகையை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்று நான் கருதவில்லை. இருந்தாலும் மேற்கொண்டு பரிசீலனை செய்து பார்க்கலாம். காடுகளை பயன்படுத்திக்கொள்வதில் விறகுத் தேவை முக்கியமானது. தேக்கு மரம் வீடுகள் கட்டுவதற்கு வேண்டியிருக்கிறது. இப்பொழுது தேக்கு பற்றாக்குறை நிறைய இருக்கிறது. ஆகையால் அதை இறக்கும்தி செய்ய வேண்டி இருக்கிறது. ஆகையால் தேக்கு பயிரிட வேண்டும். ஆனால் தேக்கு பயிரிடுவதற்கு அதற்குத் தகுதியான சீதோஷ்ண ஸ்திதி வேண்டியிருக்கிறது. நீலகிரி அதிக உயரத்தில் இருப்பதனால் அங்கு அது பயிராகாது. சமவெளிகளிலும், குறைந்த உயரமுள்ள இடங்களிலும் அதைப் பயிர் செய்வதற்கு மழை வேண்டும். மழை இருக்கும் பிராந்தியத்திலே தான் தேக்கு பயிரிடலாம். ஆனாலும் தேக்கு பயிரிடக்கூடிய இடங்களில் மழை ஈரத்தை வைத்துக்கொண்டே பயிரிடலாம் என்ற யோசனையை காட்டிலாகா அதிகாரிகள் பரிசீலனை செய்து, நதி தீரங்களிலும் அவ்வாறு பயிரிடுவது என்ற ஒரு திட்டத்தை அமல் நடத்தி வருகிறார்கள். தாமிரபரணி, காவேரி போன்ற நதி,

5th April 1958]

[Sri M. Bhaktavatsalam]

திரங்களில் படுகை நிலங்களில் தேக்கு பயிரிடுவது சாத்தியமாகிறது. ஆனால் இதிலும் சாகுபடியாளர்கள் 'நாங்கள் சாகுபடி செய்து கொண்டிருந்தோம், இப்பொழுது இவர்கள் தேக்கு பயிரிடுகிறார்களே' என்று நினைக்கிறார்கள். நாம் எடுத்துக்கொள்ளும் திட்டம் பலன் தரக்கூடிய வையாக என்பதை அங்கத்தினர்கள் கவனிக்க வேண்டும். எந்த இடங்களில் வேறு வகையிலே எதுவும் செய்ய முடியாதோ அந்த இடங்களிலே தேக்கு பயிரிடக்கூடுமானால் நல்லது அம்மாதிரி செய்யப்படுகிறது. மழை அதிகமாக இருக்கும் சில இடங்களிலே கன்னியாகுமரி பிரதேசங்களிலே இப்பொழுது கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. பயிர் செய்யப்படும் வருகிறது. அதே மாதிரி திருநெல்வேலி குற்றாலம் முதலிய பிராந்தியங்களிலும் தேக்கு பயிரிடப்பட்டு வருகிறது.

ஆனைமலைக் காடுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அங்கே காடுகள் இருந்த பிரதேசங்கள் கேரளநாடு ஏற்பட்ட பிறகு அந்த நாட்டுக்கு போய்விட்டது. மேலும் ஆனைமலை காடுகள் ரொம்பக்குறைவு உளந்திவாளி என்ற பிராந்தியம் இருக்கிறது. அங்கே மழையும் பெய்கிறது. ஆனால் அங்கு இது வரை தேக்கு பயிரிடவேண்டிய முயற்சி எடுக்கப்படாததற்குக் காரணம் அங்கு சரியான போக்கு வரத்து இல்லை என்பது தான். இரண்டு ஆண்டுக்கு முன்பு காட்டிலாகா ரோடு போடும் திட்டத்தை எடுத்துக் கொண்டார்கள் சில அங்கத்தினர்களும் ரோடுகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். இந்த வேலை இப்பொழுது முடிந்து விட்டது. ஐந்து ஆயிரம் ஏக்கராவரை தேக்கு பயிரிடலாம் என்று இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது.

வாட்டில், புளூ கம் பயிரிடுவதைப் பற்றி அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குக் கொஞ்சம் உயரம் வேண்டும். நீலகிரியில் ஓரளவு பயிரிடப்பட்டு வந்தது. தொழில் முறையில் வாட்டில் மரங்கள் அதிகம் வேண்டும், சீக்கிரத்தில் பயிரிட்டால் அதை ஒட்டி பெரிய தொழிற்சாலைகள் அமைக்க முடியும் என்ற காரணத்தால் இவைகளை நீலகிரி மலையிலும் கொடைக்கானல் மலையிலும், கோயமுத்தூர், சேலம் ஜில்லாக்களிலுள்ள சில பிராந்தியங்களிலும் இவைகளைப் பயிரிடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அவ்வாறு தீக்குச்சி, தீப்பெட்டி இவைகளுக்கு உபயோகமான சாப்ட் உட்ர விஷயமும். அது மிகவும் அரிதானது. மத்திய சர்க்கார் கூட அதற்கு உதவி அளிக்கிறோம் என்கிறார்கள். உதவி அளிக்கிறார்கள். ஆனால் சில இடங்களிலேதான் இந்த சாப்ட் உட்ரம் பயிரிட முடியும். எந்தெங்கே சாத்தியமோ அந்த இடங்களிலெல்லாம் soft wood பயிரிடுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

அங்கத்தினர்கள் மருந்து வகையில் சில செடிகள் பயிரிடலாம் என்றும் சொன்னார்கள். பலன் தரக்கூடிய எந்த காரியமானாலும், அதையெல்லாம் அரசாங்கம் கவனித்துக் கொண்டதான் வருகிறது என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சந்தன மரங்களைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அதிகமாக சந்தன மரம் வளருவது இயற்கையிலேதான். அதற்குப் பறவைகள் உதவுகின்றன என்று சொன்னேன். சிலசில இடங்களில் அதற்கென்று கவனம் செலுத்தி பயிரிடலாம். கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டது போல அதிகமான பலன் கிடைப்பது இயற்கையிலேதான். தனிப்பட்ட நபர்கள் வசமிருக்கும் மரங்கள் கூட இயற்கையாக வளருவதுதான். தனிப்பட்ட நபர்களிடம் உள்ளதையெல்லாம் அரசாங்கத்தினதை போல் சர்க்காரே விற்கவேண்டும். ஒரு முகமாக சர்க்கார் விலையை ஒட்டி விற்பனை செய்ய வேண்டும். அப்படி செய்தால் பட்டாதார்களுக்கு அதற்கு வேண்டிய விலை கொடுப்பதற்கு சாத்தியம் என்ற முறையிலே நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

மைசூர் அரசாங்கத்தினர் ஒன்று தெரிவித்தார்கள். 'சந்தன மரத்திலிருந்து சாண்டல் உட்ர எண்ணெய் ஆக்கினால் அது மிக இலாபகரமானது, உலகத்திலே அது மிகத் தேவையாக இருக்கிறது. அதன் தரத்தை உயர்த்தலாம், அதனால் அதிக பலன் ஏற்படலாம்' என்று சொன்னார்கள். மைசூர்

[Sri M. Bhaktavatsalam]

[5th April 1958]

அரசாங்கத்தினர் தாங்கள் செய்தது போல் நமது அரசாங்கமும் செய்தால் நல்லது என்ற யோசனையைத் தெரிவித்தார்கள். அதை நமது அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து வருகிறார்கள்.

இந்த சந்தனைக் காடுகளை பொறுத்த மட்டில் திருட்டு அதிகம். ஏனென்றால் சிறு சிறு துண்டுகளாக இருந்தால் கூட அதற்கு விலை அதிகம். திருட்டுத் தனமாகக் கொண்டு போவதும் சலபமாக இருக்கிறது. இந்த திருட்டை தவிர்க்க அரசாங்கம் தீவிரமாக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. அவ்வப்பொழுது கேசுகள் போடப்படுகின்றன. சில நிறுபிக்கவும் படுகின்றன. சில நிறுபிக்கப்படாமல் போகலாம். இங்கிருந்து பம்பாய் வரை கொண்டு போகப்படுவதை அங்கத்தினர்கள் கவனித்திருப்பார்கள், சமீபத்தில் ஒரு பெரிய வேகை போஸோர் புலன் விசாரித்து செஷன் கோர்ட்டு வரை போய் குற்றம் நிறுபிக்கப்பட்டு தண்டனையும் விதிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு சந்தனை மரங்களைப் பாதுகாப்பதிலே பொதுமக்களுக்கும் நிரம்ப அக்கறை இருக்கிறது. அக்கறை வேண்டுமென்று கூறுவேன். சில இடங்களில் இவைகளைப் பட்டாபோட்டுக் கொடுத்தால் என்ன என்கிறார்கள். ஆனால் அந்தக் கோரிக்கையை பரிசீலனை செய்து பார்த்தால் விலை மதிக்கத்தக்க சந்தனை மரங்கள் அங்கே வளருவதாகத் தெரிகிறது. காட்டிலாகா நிலங்களை விவசாயத்திற்குப் பயன் படுத்தும் விஷயத்தில் சர்க்காருக்கு அதை பயன் படுத்தக்கூடுமானால் தடுப்பதாக நோக்கம் இல்லை. எங்கெங்கே அவை காட்டு வளர்ச்சிக்கு பயன் படாதோ அதை விவசாயத்திற்குக் கொடுக்க ஆட்சேபம் இல்லை. சில இடங்களிலே கொடுத்தும் இருக்கிறோம். ஆனால் முதல் கவனம் காட்டுச் செல்வத்தை வளர்ப்பதற்குத்தான். எங்கே காடு வளருமோ அந்த இடங்களில் இதில் தான் முதல் கவனம் செலுத்த வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

ஜவ்வாது மலைக் காடுகளைப் பற்றி வெட்டுப் பிரேரணையை பிரேரேபித்த கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்கள் பல நல்ல யோசனைகளும் சொன்னார்கள். காட்டுச் செல்வத்தை வளர்ப்பது பற்றிப் பாராட்டி பேசினார்கள். அந்த இடங்களிலே நிலங்களை மலை ஜாதிநினருக்கே கொடுத்து விடுங்கள் என்கிறார்கள். முன்பு இதைப் பரிசீலனை செய்து பார்த்ததில் அவை சந்தனை மரக் காடாக இருந்தது. மலை ஜாதியினருக்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்யப்படுவதில் எனக்கு மிகவும் ஆர்வம் உண்டு. நான் அடிக்கடி சொல்வதுண்டு, அவர்களுக்கும் அவர்கள் சார்பாக வருபவர்களுக்கும் காட்டுச் செல்வ வளர்ச்சிக்கு குந்தகம் இல்லாமல் எல்லா வசதிகளும் செய்ய முடியும். காட்டு மரங்களைப் பாதுகாத்துக் கொண்டே நடப்பும் மரங்களுக்கிடையே பயிர் செய்யலாம். இதற்கு “சூடர் கல்டிவேஷன்” என்று பெயர். அதைச் செய்ய முன் உந்தால் ரொம்ப நல்லதாக இருக்கும்.

11-30
a.m.

கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ செல்வராஜ் அவர்கள் சொன்னார்கள், குதிரை மொழி காடு பற்றி, இங்கே பயிர் செய்வதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. மண் நனைப்பு ஏற்படுகிறது. இவையெல்லாம் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் ‘நிலமில்லாதவர்கள் ஆகிய நாம் பயிரிடக்கேட்கிறோம். இவர்கள் பிடிவாதம் பிடிக்கிறார்களே, கொடுக்கமாட்டேன் என்கிறார்களே’ என்று நினைக்கிறார்கள். அங்கீகாரம் இல்லாமல் ஆக்கிரமித்தவர்களை வெளியே போ என்று சொல்லுகிறார்களே என்று வருத்தம் ஏற்படுகிறது.

SRI S. M. ANNAMALAI : பாயிண்டு ஆப் இன்பர்மேஷன், சார்.

MR. SPEAKER : இன்பர்மேஷன் கடைசியில் கேளுங்கள்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM. கனம் அங்கத்தினர்கள் கவனித்திருப்பார்கள், கேரள அரசாங்கம் கூட இம் மாதிரிதான் காட்டுச்செல்வம் பாதிக்கப்படுகிறதே என்று கவலை கொள்ளுகிறார்கள். ஏராளமான காட்டுச்செல்வம் அவர்களுக்கு உண்டு. அதை பாதுகாத்துக்கொள்வதற்கு அவர்கள் எவ்வளவோ நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளுகிறார்கள். காடுகளில் ஏதாவது ஆக்கிரமிப்பு இருந்தால் அதன் பேரில் அவர்கள் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள்.

5th April 1958]

[Sri M. Bhaktavatsalam]

அப்படிப்பட்ட ஒரு செய்தியை கனம் அங்கத்தினர்கள் இன்று பத்திரிகைகளில் பார்த்திருப்பார்கள். மொத்தத்தில் காட்டு வளர்ச்சிக்குக் குந்தகம் இல்லாத வகையில் அங்கே வசிக்கிற மக்களுக்கு வேண்டிய சலுகைகளை அவர்களுக்கு நாம் அளிக்கலாம். இதற்கு ஒதுக்கி வைத்த பணம் போதாது” என்று குறிப்பிட்டார்கள். முதலாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கு காடு வளர்ப்புக்கு என்று அதிகமாக ஒன்றும் ஒதுக்கி வைக்கவில்லை. எனக்கு இப்பொழுது கொஞ்சம் நினைவு இருக்கிறது. இதற்கு என்று சென்ற வருஷம் ஐந்து லட்சம் ரூபாய் செலவிடப்பட்டது. காட்டு வளர்ச்சிக்கு என்று இரண்டாவது ஐந்து வருஷத் திட்டத்தில் பெரிய திட்டம் போட்டு பணம் ஒதுக்கி வைத்திருக்கிறார்கள். பிளானிங் கமிஷனும் நாம் போட்டுக்கொடுத்த திட்டத்தை அப்படியே ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. அதற்காக எந்த வகையிலும் பணம் ஒதுக்கப்பட்டு வருகிறது. ஒவ்வொரு வருஷமும் பரிபூர்ணமாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்பட்டு அவைகளும் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. இருந்தாலும் இப்பொழுதுள்ள திட்டம் போதாது என்பதை நான் ஒப்புக்கொள்ளுகிறேன். ஒவ்வொரு திட்டத்தையும் எவ்வளவு தூரம் நிறைவேற்றுவதற்கு சாத்தியமோ அவ்வளவு தூரம் நிறைவேற்றி வருகிறோம். ஒவ்வொன்றிலும் எவ்வளவு தூரம் கவனம் செலுத்தவேண்டுமோ அவ்வளவு தூரம் கவனம் செலுத்திக் கொண்டுவருகிறோம். பணம் ஒதுக்கிவைப்பது மட்டும் அல்ல. அதை நிறைவேற்றி வைக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. சற்று முன்பு நான் சொன்னேன்.

MR. SPEAKER: Will the Hon. Minister please excuse me. At the end of two hours allotted for the Demand the Speaker has to put the Demand to the vote of the House unless the Hon. Minister moves that the discussion be extended for a specific number of minutes. That means that the next Demand will also be extended by that time.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Yes, Sir. I may require five more minutes. I move—

“That the time allotted for Demands IV and XXXIV be extended by five more minutes.”

The motion was put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: ஆகவே திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு நாம் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். முன்பே சொன்னேன். போள்ளாச்சி தாலுகாவில் ஆனைமலை பிராந்தியத்தில் குளந்தி என்ற இடத்தில் ரோடு போடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அங்கு ரோடு போடவேண்டியதாகத்தான் இருக்கிறது. இதுவரையிலும் ரோடு போடப்படவில்லை. இனிமேல் அதை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அந்த வகையில் கொஞ்சம் காலதாமதம் ஆகிறது. பல துறைகளிலும் பணம் ஒதுக்கி செலவு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

ரப்பரைப்பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். இது முக்கியமானதுதான். அதை நான் ஒப்புக்கொள்ளுகிறேன். ரப்பர் முக்கியமானதுதான். நிலங்களை விவசாயிகளுக்கு ரப்பர் பயிரிடுவதற்கு விட்டுவிடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். நமக்கு ரப்பர், டி, எல்லாம் வேண்டியதுதான். கன்யாகுமரியில் பயிரிடப்பட்டு ரப்பரைப்பற்றி சொல்லப்பட்டது. அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து வருகிறார்கள். மத்திய சர்க்காரும் இதில் அக்கறைகாட்டி வருகிறார்கள். அவர்களுடைய உதவியும் நமக்கு இது விஷயமாகக் கிடைக்கும் என்று தோன்றுகிறது. கன்யாகுமரியில் எப்படி ரப்பரை பயிரிடுவது, எவ்வாறு அதை அங்கே அதிகப்படுத்துவது என்பதிலெல்லாம் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. டிம்பர் டிரான்சிபி ரூல்களைப்பற்றி எதிர்க்கட்சித் தலைவர் குறிப்பிட்டார். இப்பொழுது விதிகளைக் கொஞ்சம் தளர்த்தி இருக்கிறோம். இருந்தாலும் இன்னும் சிரமம் இருக்கிறது என்று அவர்

[Sri M. Bhaktavatsalam]

[5th April 1958]

குறிப்பிட்டார். அவர் சொல்லியபடி ரேஞ்சர்களும் இதைப்பற்றி பரிமிட்டுகள் கொடுக்கலாமா, கொடுத்தால் கஷ்டமாக இருக்கிறது என்றும் சொன்னார்கள். அதைப்பற்றி மேற்கொண்டு பரிசீலனை செய்து பார்க்கிறோம். அதற்கு வேண்டிய பரிசாரத்திற்கு வழி தேடுகிறோம். இன்னும் காட்டுத் தேனி வளர்ப்புக்கு கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறோம். பல அங்கத்தினர்கள் பல அறிய யோசனைகளைச் சொன்னார்கள். அவைகளிலெல்லாம் கவனம் செலுத்தி வருகிறோம். மற்ற யோசனைகளுக்கும் கவனம் செலுத்த முயலுகிறோம். நீலகிரியில் நெல் சாகுபடி செய்வதைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அதைக் குறிப்பிட்ட கனம் அங்கத்தினருக்கு நான் சொல்லிக்கொள்வது, அங்கே நெல் பயிரிட்டால் விவசாயம் செய்யமுடியாது. அதனால் உருளைக்கிழங்கு போன்றவைகளைப் பயிரிடுவதற்கு முடியாமல் போய்விடும். ஏதோ ஓர் இடத்தில் நெல் பயிரிட்டதை வைத்துக்கொண்டு எல்லா இடங்களிலும் பயிர் செய்வது என்பது முடியாத காரியம். மற்றவைகள் பாதிக்காமல் இருப்பதற்கு பார்த்துக்கொள்ளவேண்டியதாக இருக்கிறது. இந்தக் குறுகிய காலத்திற்குள் சிலவற்றைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டேன். இதற்கு மேல் உங்களுடைய அறிய காலத்தை எடுத்துக்கொள்ள விரும்பவில்லை. எவ்வளவோ அங்கத்தினர்கள் அறிய கருத்துக்களை வெளியிட்டார்கள். அவைகளையெல்லாம் பரிசீலனை செய்கிறோம். இவ்வளவு தூரம் இந்த மானியத்திற்கு அக்கறை காட்டிய அங்கத்தினர்கள் ஏக மனதாக இந்த மானியத்தை ஆதரிப்பார்கள் என்று நம்பிக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR:** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சவுக்கு வைப்பதைப்பற்றி கனம் மந்திரி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். தனிப்பட்டவர்களுக்குச் சவுக்கை காட்டுப்பிரதேசத்தில் வைப்பதற்குச் சலுகை கொடுத்தால் நல்லது என்று சொன்னேன். என்னுடைய அபிப்பிராயத்தை நான் மீண்டும் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். அரை நிமிஷம் கொடுத்தால் அதற்குள் சொல்லிவிடுகிறேன். இப்பொழுது காட்டிலாகாவுக்குப் போதுமான வேலை இருக்கிறது. செடிகளை வைத்து அவைகளைக் காப்பாற்ற வேண்டியதாக இருக்கிறது. இன்னும் பல நல்ல மரங்களை வைத்தும் அவர்கள் காப்பாற்றவேண்டியதாக இருக்கிறது. இப்படி அவர்களுக்கு அநேகவிதமான வேலைகள் இருப்பதால் சவுக்கு வைப்பதை ஏழை குடியானவர்களுக்கு விட்டு விடலாம். சவுக்கு மரம் வைப்பதற்கு காட்டிலாகா இவ்வளவு தூரம் கவனம் செலுத்தவேண்டியதில்லை. அதற்குச் செலவிடும் கவனத்தை மற்ற செடிகளை விருத்தி செய்வதற்குச் செலவிடலாம். அதைப்பற்றித்தான் நான் சொன்னேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: நான் குறிப்பிட்டது சவுக்கு வைப்பதாக இருந்தால் ஒரு முறை நூற்று வைத்து விட்டால் அப்புறம் வேலை இல்லை. தண்ணீர் தான் ஊற்றவேண்டும். தினம் தண்ணீர் ஊற்ற வேண்டியதில்லை. ஏதாவது ஒரு நாளைக்குத் தண்ணீர் ஊற்றினால் போதுமானது. அதன் பின் சமுதாயத்திற்குப் பரிபூர்ணமாகக் கிடைக்க வேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். சாதாரணமாக ஒரு ஏக்கர் அல்லது ஒன்றரை ஏக்கர் தான் வைத்துக்கொண்டிருப்பார்கள் தனிப்பட்டவர்கள். அப்படிப்பட்டவர்கள் அதைக் காட்டுப் பிரதேசங்களில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்வது அவ்வளவு சாத்தியம் அல்ல என்ற வகையில்தான் நான் சொன்னேன்.

SRI S. M. ANNAMALAI: ஸார், ஆன் எ பாயின்ட் அப் இன்பர்மேஷன் : சந்தனக்கட்டை பயிராகாத இடங்களில் சிலர் பத்து அல்லது பதினைந்து வருஷங்களாக வேறு தானியங்களைப் பயிரிட்டு வருகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட இடங்களை அவர்களுக்கே பட்டா செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படிப் பட்டா செய்து கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளுவார்களா? இப்பொழுது குமரி கல்டிவேஷன் செய்கிறார்கள். அப்படி இரண்டு அல்லது மூன்று ஏக்கர் செய்கிறார்கள். அதற்குத் தண்ணீர் இரவு பகலாக மொண்டு வந்து ஊற்றுகிறார்கள். அத்துடன் மற்றவைகளையும் பயிரிடுகிறார்கள். அப்படி மற்றவைகளைப்

5th April 1958] [Sri S. M. Annamalai]

பயிரிட்டு அதன் மகசூல் வருகிற வரைக்கும் அவர்களுக்கு மாதம் பத்து அல்லது பதினைந்து ரூபாய் கிடைக்கும்படியான ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் செய்வார்களா? அப்படிக் கொடுத்தால் அவர்கள் குமரி கல்டிவேஷனை வளர்க்கத் தகுதியாக இருக்கும் அல்லவா? இதைச் செய்ய அரசாங்கம் முன் வருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுடைய கருத்துக்களை மேற்கொண்டு பரிசீலனை செய்யலாம்.

MR. SPEAKER : Is the hon. Member withdrawing his cut motion?

SRI S. M. ANNAMALAI : I am pressing the motion, Sir.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the allotment of Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 56,56,400 under Demand IV—Forest Department.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : Is the hon. Member Sri Sattanatha Karayalar withdrawing his amendment?

SRI K. SATTANATHA KARAYALAR : I am pressing my motion, Sir.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the allotment of Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 19,13,000 under Demand XXXIV—Capital Outlay on Forests.”

The Demand was put and carried and the grant was made.

DEMAND VI—MOTOR VEHICLES ACTS ADMINISTRATION.

THE HON. SRI V. RAMIAH : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 11,19,800 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration.”

I have already circulated a note on the working of the Department.

[5th April 1958]

MR. SPEAKER : I understand that all the opposition parties have agreed that the cut motion standing in the name of the hon. the Leader of the Opposition should be moved. The hon. the Leader of the Opposition may move his cut motion. Now we will sit till 1-30 p.m. May I know how long the Hon. Minister takes to reply to the debate?

THE HON. SRI V. RAMIAH : About 15 to 20 minutes, Sir.

MR. SPEAKER : I understand also that on behalf of the opposition, the hon. Member Sri Chinnadurai will speak. The hon. the Leader of the Opposition may move his cut motion.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : Mr. Speaker, Sir, I move—

“That the allotment of Rs. 11,19,800 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER : The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

11-40
a.m.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் கொண்டு வந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேபணையின் பேரில் அநேக விஷயங்கள் பற்றிப் பேசவேண்டியிருந்த போதிலும், எனக்குக் கொடுத்திருக்கும் அவகாசம் குறைவாக இருப்பதன் காரணத்தினால், முக்கியமாக சில விஷயங்களை மாதிரி நான் எடுத்து சொல்லிவிட்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ள அபிப்பிராயப்படுகிறேன். இந்த இராஜ்யத்தில் போக்குவரத்து இலாகா பஸ்கள், இலாரிகள் இவைகளுக்கு லைசென்ஸ் வழங்குவது பற்றி இன்னும் ஒரு திட்டமான முடிவுக்கு வரவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். இதில் பலவித ஊழல்கள் இருக்கின்றன. முன்பு “ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி” என்று ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு அதன் மூலம் இந்தப் பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்டு வந்தன. அந்தக் கமிட்டிக்கு கலெக்டர் சேர்மனாக இருந்தார். மற்றபடி ஜில்லா போர்டு தலைவர், பேரலீஸ் ரூபரின்டென்டென்ட், இன்னும் ஒன்றிரண்டு நான்-அபீஷியல்ஸ் இவர்கள் அந்தக் கமிட்டியிலே அங்கத்தினர்களாக இருந்தார்கள். நம்முடைய ஜனநாயக சர்க்கார் என்று சொல்லிக்கொண்டு நடத்திக்கொண்டு வரும் இந்த சர்க்கார் கலெக்டர் அவர்களுக்கே இது விஷயமாகப் புரா அதிகாரத்தையும் கொடுத்து, அவர்களே இந்த பெர்மிட் கொடுக்கும் விஷயம் பற்றி எல்லா வற்றையும் கவனித்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று இப்பொழுது உத்தரவு போட்டு, சில காலமாக அம்மாதிரி நடந்துவருகிறது. இது ரொம்பவும் வருந்தத்தக்க விஷயம். முன்பு இருந்த கமிட்டியில் ‘நான்-அபீஷியல்ஸ்’ இருந்தார்கள். அதாவது முனிசிபல் சேர்மன், ஜில்லா போர்டு தலைவர் அங்கத்தினர்களாக இருந்தார்கள். தற்காலிகமாக இப்பொழுது சில காலமாக ஜில்லா போர்டு இல்லை. இருந்தபோதிலும், நம்முடைய ஜனநாயக சர்க்கார் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கும் சர்க்கார் கலெக்டர் அதாவது ஒரு ‘அபீஷியலிடம்’ நம்பிக்கை வைத்து, மற்றவர்களிடம் நம்பிக்கை வைக்காததன் காரணம் என்னவோ எனக்குத் தெரியவில்லை. மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் ஜில்லா போர்டு தலைவர், முனிசிபல் சேர்மன். அதைத் தவிர டிரான்ஸ்போர்ட் அனுபவம் பெற்றவர்கள் அநேகம் பேர்கள் ஜில்லாக்களில் இருக்கிறார்கள். ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த அனுபவம் பெற்ற எம்.எல்.ஏக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களை யாவது இந்தக் கமிட்டியில் போட்டிருக்கலாம். அதுபற்றி ஆட்சேபணையாவது இல்லை. இப்படி மக்களுடைய பிரதிநிதிகளான ‘நான்-அபீஷியல்ஸ்’ பேரில் நம்பிக்கை வைக்காமல், கலெக்டர் பேரில் நம்பிக்கை வைத்து அவர்களே இந்த லைசென்சுகளைக் கொடுத்து பராமரித்து வரவேண்டும் என்ற முறையை அமுலுக்குக் கொண்டு வந்திருப்பது ரொம்பவும்

5th April 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

வருந்தத்தக்கது. கலெக்டர்கள் இவைகளை நல்ல முறையில் நடத்திவந்த போதிலும், அவர்கள் பேரிலும் இன்னும் சில குறைகள் இருக்கின்றன. 'மார்சிங் லிஸ்ட்' த்தைப் பற்றி தாம் பரிசீலித்துக்கொண்டு வருவதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய அறிக்கையிலே கூறியிருக்கிறார். 'மார்சிங் லிஸ்ட்' என்ற அடிப்படையில் பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்ட போதிலும், அது நல்ல முறையில் நடக்கவில்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. சிறிய ஆபரேடர்களுக்கு பெர்மிட்கள் கொடுக்கிறார்கள் என்றால், இல்லை. அதிலும் முக்கியமாகப் புதியதாக ஒருவர் இந்தத் தொழிலை எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்றால் அவருக்குச் சலுகை ஒன்றும் கிடையாது. சிறு ஆபரேடர்களுக்கு, ஒரு வண்டி வைத்திருப்பவர்களுக்கு இரண்டு, இரண்டிற்கு மூன்று, மூன்றிற்கு நான்கு, நான்கிற்கு ஐந்து இம்மாதிரியாகப் பெர்மிட்கள் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதுவும் சரிவர நடத்தப்படவில்லை. பெரிய ஆபரேடர்களுக்கு, 30,40 வண்டிகள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு கொடுப்பதில்லை என்று ஒரு பக்கத்தில் பிரசாரம். அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டுமென்று மற்றொரு பக்கத்தில் பிரசாரம். இம்மாதிரியெல்லாம் நிலைமை இருந்துகொண்டு வருகிறது. இது விஷயமாக சர்க்காரின் கொள்கை என்ன என்பததான் நிச்சயமாக எல்லா அங்கத்தினர்களுக்கும் தெரியவேண்டும். சிறு ஆபரேடர்களுக்கு 'ஆர்கனைஸேஷன்' இல்லை என்றெல்லாம் அமைச்சர் அவர்கள் அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். பார்க்கப்போனால் அநேக இடங்களில் சிறிய ஆபரேடர்கள் நல்ல முறையில் சர்வீஸ்களை நடத்தி வருகிறார்கள். அவர்கள் பேரில் ஒருவித குறையும் இல்லை. பெரிய ஆபரேடர்ஸ், 'பிளிட் ஒனர்ஸ்' நன்றாக நடத்துவது ஒரு பெரிய காரியம் அல்ல. இந்தத் தொழிலை நம்பி பிழைத்துக்கொண்டிருக்கும் சிறிய ஆபரேடர்கள் சர்வீஸ்களை நல்ல முறையில் நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். ஒரு வண்டி ஒரு இடத்தில் 'பிரேக்டவுன்' அதாவது கெட்டுப்போய் விட்டால், 24 மணி நேரத்திற்குள்ளேயே, இன்னும் குறுகிய காலத்திற்குள்ளேயே, வண்டியை ரிபேர் செய்த 'லைனிங்' விவாதற்கு முயற்சி செய்கிறார்கள், சிறு ஆபரேடர்களுக்கு நல்ல சலுகைகள் கொடுத்து, அவர்கள் இந்தத் துறையில் முன்னேறுவதற்குச் சர்க்கார் வழி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எப்படி பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்பது பற்றி சர்க்கார் தீர்க்கமாக ஆலோசித்து திட்டவட்டமான ஒரு முடிவுக்கு வர வேண்டுமென்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம்.

தென் ஆற்காடு, வட ஆற்காடு, சேலம் போன்ற மற்ற மாவட்டங்களிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பஸ்களுக்கு முன்பு சென்னை நகரத்திற்குள் 30 பஸ் ஸ்டாப்புகள் இருந்தன. இப்பொழுது கிண்டிக்கு அருகாமையிலுள்ள கத்திப்பாரா ஸ்டாப்பிலிருந்து பிராட்டே வரைக்கும் 6 பஸ் ஸ்டாப்புகள்தான் இருக்கின்றன. எதற்காக சர்க்கார் இம்மாதிரி பஸ் ஸ்டாப்புகளைக் குறைத்திருக்கிறார்கள் என்றால், சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்டு பாதிக்கப்படுகிறது என்பதற்காக. அதனால் சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்டுக்கு வருமானம் குறைந்துவிடுகிறது என்ற காரணத்தினால். இம்மாதிரி பஸ் ஸ்டாப்புகளைக் குறைத்திருக்கிறார்கள். இதனால் திண்டிவனம், வட ஆற்காடு, போளூர் இம்மாதிரி இடங்களிலிருந்து சென்னைக்கு பிரயாணம் செய்யும் மக்கள், கற்பஸ்திரிகள், நோயாளிகள் இறங்குவதற்கு கத்திப்பாரா ஸ்டாப்பிற்கு விட்டால் சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்டு வொரர்க்ஷப் வரையிலும் நடுவில் ஒரு ஸ்டாப்பிங் கூட இல்லை என்றால் கஷ்டப்படுவார்கள். ஆகவே மக்கள் மூட்டை முடுச்சக்களை வைத்துக்கொண்டு மறுபடியும் அதிகக் கட்டணம் கொடுத்து சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்டு பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்து தாங்கள் போகவேண்டிய இடத்திற்குப் போய் இறங்கவேண்டியதாக இருக்கிறது. இதனால் அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இது பற்றி எங்கு பார்த்தாலும் எதிர்ப்பு இருந்துகொண்டு வருகிறது. மேலும் 'கான்ஸ்டிடியூஷன்' இம்மாதிரி செய்வதை 'அலவ்' செய்யுமா என்பதையும் சர்க்கார் போசிக்க வேண்டும். சர்க்கார் என்ற முறையில் அவர்களால் நடத்தப்படும் டிரான்ஸ்போர்டுக்கு அதிகமான வருமானம் வரவேண்டுமென்பது ஒரு பக்கத்தில் இருந்தாலும், சர்க்கார் பஸ்களுக்கு ஒரு வித விதிகள், தனி நபர் பஸ்களுக்கு வேறு விதிகள் என்று ஏற்படுத்தலாமா என்பதைச் சர்க்கார் தீர்க்கமாக ஆலோசிக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதை உடனடியாக அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும்.

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [5th April 1958]

தவிர, ஒரு லாரி ஓட்டுவதற்கு பெர்மிட் வேண்டுமென்று மனு போட்டால் குறைந்தது 6 மாதம் அல்லது ஒரு வருஷம் இல்லாமல் பெர்மிட் வருவது கிடையாது. இதன் காரணம் என்னவோ தெரியவில்லை. அதிலும் ஒரு ஜில்லாவிலிருந்து மற்றொரு ஜில்லாவிற்குப் போக பெர்மிட் வேண்டுமென்றால், அதில் பலவித ஊழல்கள், லஞ்சம் இவைகளெல்லாம் மலிந்து இருக்கின்றன. இவைகள் பர்மிட் கொடுப்பதற்கு தொழிலாளர்கள் அமெரிக்காவிலிருந்து சவுத் அமெரிக்காவிற்கும் பிளேஸிலுக்கு லாரிகள் போகவேண்டுமென்றால் 24 மணி நேரத்தில் ஒரே பெர்மிட் கிடைத்துவிடும். மாகாணம் பூராவிற்கும் ஒரு பெர்மிட் கிடைத்துவிடும். வரிகளெல்லாம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. எண்ணெய் விலை ஏறிவிட்டது. வண்டி விலை ஏறிவிட்டது. அப்படியிருக்கும்பொழுது பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு காலதாமதம் ஆனால் ரொம்பவும் கஷ்டப்படவேண்டியிருக்கிறது. சென்னையிலிருந்து கன்யாகுமாரி வரைக்கும், கோயம்புத்தூர் வரைக்கும் போவதற்கு சென்னையில் ஒரு அதிகாரியை வைத்து மாகாணம் பூராவிற்கும் ஒரே பெர்மிட்டாக இருக்கும்படி லாரி பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும். இந்த ஸோனல் லிஸ்டம் சரிவர வேலை செய்யவில்லை. செங்கல்பட்டு மாவட்டத்திலிருந்து தென் ஆற்காடு மாவட்டத்திற்குப் போக வேண்டுமானால், வேறு பெர்மிட் வேண்டும். ஆனால் போஸ்டாருக்கு மாமூல் கொடுத்துக்கொண்டு பெர்மிட் இல்லாமல் போய்க் கொண்டேதான் இருக்கிறார்கள். ஒரு ஸோனேவிட்டு உதாரணமாக புதுச்சேரிக்குப் போகவேண்டுமானால் வேறு பெர்மிட் வாங்கியாகவேண்டும். மாகாணம் பூராவிற்கும் லாரிகளுக்கு ஒரே பெர்மிட் கொடுத்தால்தான் இது நன்றாக வேலை செய்யும். அதுவும் ஒரு இடத்திலிருந்து எவ்வளவு சீக்கிரம் கொடுக்கமுடியுமோ அவ்வளவு சீக்கிரம் கொடுக்கும்படி சந்தர்ப்பத்தை ஏற்படுத்திக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இது ரொம்பவும் முக்கியமான சமாசாரம். இதில் அரசாங்கம் தீவிரமாகக் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று வற்புறுத்துகிறேன்.

தவிர, 25 சத விசை அடிகமான பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. சில பிராந்தியங்களில் நான் போய் பார்த்தேன். ஒன்றிரண்டு போய்க்கொண்டிருந்த வண்டிகளையும் நிறுத்திவிடும்படியான தருணத்தில் இருந்துகொண்டு வருகிறது. மேலும் அதிக வண்டிகளை ஒரு ஸ்டாப் விலேவேண்டுமென்று சொன்னால், மற்ற ஆபரேடர்கள் ஆக்சுபனை செய்கிறார்கள். இதற்காக சர்க்கார் ஒரு அதிகாரியை நியமித்து அந்தப் பிராந்தியங்களில் அந்த அதிகாரி சுற்றுப்பிரயாணம் செய்து, மனுக்கள் வாங்கி எந்த இடத்தில் ஜனங்கள் பல்களை அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று சொல்கிறார்களோ அந்த இடங்களிலெல்லாம் 25 சத விசை அடிகமான பஸ்களை விடுவது பற்றி நன்றாகப் பரிசீலனை செய்து, அந்த இடங்களில் பஸ் போக்குவரத்தை விலை தரிக்க வேண்டும். அதிலும் ஒரு ஆர். டி. ஓ. வை நம்பி இதைச் செய்ய முடியாது என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். மேலும் ஒரு ஆர். டி. ஓ. வை நம்பி இதைச் செய்யமுடியாது என்பதுதான் என் அபிப்பிராயம். அதிகமாக வேண்டிய இடங்களுக்குப் பஸ் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. எங்கள் ஜில்லாவில் பல இடங்களில் பஸ் ஸ்டாடுகளை மூடிவிட்டார்கள். அந்த இடங்களில் மேலும் 25 சதவிசைத் போடுவதென்றால், அது எப்படி முடியும்? இதையெல்லாம் தீர்க்கமாக ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The hon. Leader of the Opposition is now speaking as a Member of the House and therefore his time is also fixed.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : ஸீஸன் டிக்கெட்டுகள் கொடுப்பது சம்பந்தமாகவும் சர்க்கார் நன்றாக ஆலோசிக்க வேண்டும். இதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. “Season tickets holders are not allowed to travel in express trains” என்று சொல்லப்படுகிறது. எந்த எந்த பிராந்தியங்களில் அதிக பஸ்களை விடவேண்டுமென்று ஆலோசித்து, அவசியமான பிராந்தியங்களில் அதிக பஸ்களை விடவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில இடங்களில் “ரிக்கெட்டில்” பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அவைகளில் சிலவற்றின் சொந்தக்காரர்களுக்கு நோட்டீஸ் கொடுக்க

5th April 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliar]

கப்பட்டதால் அவர்கள் அவைகளை எடுத்துவிட்டு புதிய பஸ்களைப் போட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் புதிய பஸ்களைப் போட்டிருக்கும்போது உடனே பஸ்தொழிலை தேசியமயமாக்கி விட்டால் அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப் படுமா? இப்படிப்பட்ட ஸ்திரமில்லாத நிலைமையில் பஸ் முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள். எந்த எந்த ரூட்டுகளை எடுத்துக் கொள்ள தாங்கள் உத்தேசித்திருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்து சர்க்கார் ஒரு அறிக்கை வெளியிட வேண்டும். அவ்வாறு செய்தால் பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சௌகரியமாக இருக்கும். அறிக்கை வெளியிட்ட பிறகு, தங்களால் எடுத்துக்கொள்ள முடிந்த ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளலாம்; எடுத்துக்கொள்ள இயலாத ரூட்டுகளை விட்டுவிடலாம். எப்படி இருந்தாலும், முதலில் தங்கள் தேசியமயமாக்கும் ஏற்பாட்டைச் சர்க்கார் அறிவிக்க வேண்டும். இதையும் சர்க்கார் தீர்க்கமாக ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

சில பஸ்களை வாங்கினால், உடனே “ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்” (spare parts) வருவதில்லை. காரணம் இறக்குமதி லைசென்ஸ் கொடுக்கப்படுவதில்லை. சில பஸ்களை வாங்கியவுடன் அவை ஆறு மாதங்கள் ஓடுகின்றன, அதற்குப் பிறகு “ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்” போடவேண்டியிருந்தால், சாமான் கிடைக்காத காரணத்தினால் அவைகள் நின்றுவிடுகின்றன. ஏனென்றால், அந்தச் சமயத்தில் அவர்களிடம் இறக்குமதி லைசென்ஸ் இருப்பதில்லை. மத்திய சர்க்காரிடம் தெரிவித்து, எல்லா பஸ் முதலாளிகளுக்கும் இறக்குமதி லைசென்ஸ் வாங்கிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் சொன்ன எல்லா விஷயங்களையும் கவனித்து ஆவன செய்து வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சரைக் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRIMATHI KAMALAMBUJA AMMAL : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் பிரேரேபித்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கிறேன். இப்போது போதிய பஸ்கள் இல்லை என்று சொல்லுகிறோம். இன்னும் 72 பஸ்களுக்கூட அரசாங்கத்திற்குத் தேவையாக இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. சென்னை நகரத்தில், சில பஸ் ரூட்டுகளில் போதிய பஸ்கள் இல்லை. உதாரணமாக, 2-ம் நெம்பர் ரூட்டிலும், 4-ம் நெம்பர் ரூட்டிலும் போதிய பஸ்கள் இல்லை. இந்த இரண்டு ரூட்டுகளுக்கும் அதிக பஸ்கள் தேவை.

MR. SPEAKER : நீங்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்தைப் பற்றி பேசுகிறீர்கள். அதுசம்பந்தமாக மானிய கோரிக்கை இன்று பிரேரேபிக்கப்படவில்லையே!

SRIMATHI KAMALAMBUJA AMMAL : லாரிகளுக்கும் பஸ்களுக்கும் பெர்மிட்டுகள் கொடுப்பதைப்பற்றி சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை மாநிலத்திலும் ஆந்திர மாநிலத்திலும் லாரியை ஒட்டுவதற்குச் சிலர் பெர்மிட் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய லாரிகள் சென்னையிலிருந்து ஆந்திராவிற்கு போகின்றன. சென்னையிலிருந்து ஆந்திராவிற்குப் போகும்போது அந்த லாரிகள் செல்லும் வேகம் சொல்லத்தரமன்று. சென்னையிலிருந்து கல்கத்தாவுக்குப் போகும் ரோடில் ஏற்படும் லாரி விபத்துக்கள் அதிகமாகிக்கொண்டே போகின்றன. அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், அந்த ரோடில் போகும் லாரிகளின் டிரைவர்கள் அவைகளை வேகமாக ஒட்டுவதுடன் மட்டுமின்றி, சேர்த்தாற்போல் இரண்டு மூன்று நாட்கள் இரவு பகலாகக் கண்விழித்து வண்டி ஒட்டுகிறார்கள். அந்த ரோடில் சாதாரணமாக விபத்துக்கள் காலை 3-4 மணிக்குத்தான் ஏற்படுகின்றன. இரண்டு-மூன்று நாட்களாகத் தூங்காததால் டிரைவர்கள் அந்த நேரத்தில் தூங்கிவிழிந்துகொண்டே லாரிகளை ஒட்டுகிறார்கள். அந்த வேளையில் விவசாயிகள் தங்கள் பொருள்களை வண்டிகளில் மூட்டை மூட்டையாக நகரங்களுக்கு அந்த ரோடுகளின் மூலம் கொண்டுபோகிறார்கள். அப்போது, தூங்கிக்கொண்டே லாரி ஓட்டும் டிரைவர்களின் லாரிகள் விவசாயிகளின் வண்டிகளின் மேல் மோதி அந்த வண்டிகளையும், வண்டி மாடுகளையும், விவசாயிகளையும் சுக்கு நூறாக ஆக்கிவிடுகின்றன. ஆகவே ரோடுகளில் போதிய செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போடவேண்டும். இப்போது 30 மைல்களுக்கு ஒருவர் வீதம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போடப்படுகிறார்கள். இது போதாது. 10 மைல்களுக்கு ஒருவர் வீதம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள்

[Srimathi Kamalambuja Ammal] [5th April 1958]

டர்களைப் போடவேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் லாரி டிரைவர்கள் வேகமாக லாரியை ஓட்டமாட்டார்கள். 30 மைல்கள் வரை செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இல்லாவிட்டால் லாரி டிரைவர்கள் பல இடங்களில் வெகு வேகமாகப் போவார்கள். 10 மைல்களுக்கு ஒருவர் வீதம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போட்டால் அவர்கள் வேகமாக லாரியை ஓட்ட முடியாதபடி செய்யலாம். செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களை அதிகரிக்காவிட்டால், இரவு 10 மணிமீறிருந்து காலை 4 மணி வரை லாரிப் போக்குவரத்திற்குத் தடை விதிக்க வேண்டும். அவ்வாறு செய்யுது முடியாத காரியம் என்பது எனக்குத் தெரியும். ஆகவே 10 மைல்களுக்கு ஒருவர் வீதம் செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போட வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது நம் ஊரில் மாட்டு வண்டிகளும் லாரிகளைப்போல் இரண்டு ராப் சக்கரங்களுடன் போகின்றன. லாரிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுவதைப் போல் இவைகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுவது கிடையாது. இவைகளை ஓட்டுவதற்கு லைசென்ஸ் மட்டும் வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. சாதாரணமாக லாரிகள் எடுத்துச்செல்லும் பரத்தில் பாதிக்கு மேற்பட்ட பாரத்தை இந்த மாட்டு வண்டிகள் எடுத்துச் செல்கின்றன. ஆகவே இம்மாதிரியான மாட்டு வண்டிகளுக்கும் வரி விதிக்க வேண்டியது அவசியம். இவைகளுக்கும் வரி விதிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தாரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சாதாரண மக்களுக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களிலுள்ள மீட்டர்களை வாசிக்கத் தெரியவில்லை. டாக்ஸிகளிலுள்ள மீட்டர்களை சாதாரண மக்கள் வாசிக்க முடிகிறது; அந்த மீட்டர்கள் சாதாரண மக்களுக்குப் புரிகிறது. இதன் காரணமாக, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் பிரயாணம் செய்யும் சாதாரண மக்கள் ஏமாற்றப்படுகிறார்கள். ஆகவே ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களிலும் டாக்ஸிகளில் வைக்கப்படுவது போன்ற மீட்டர்களை வைக்க வேண்டுமென்று உத்தரவு போடவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தாரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஒன்றிரண்டு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் இன்னும் பல பஸ்களுக்குப் பெர்மிட் கேட்டால் அவர்களுக்குப் பெர்மிட் கொடுக்கப்படுவதில்லை என்றும் அதிக பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்குத்தான் மேலும் மேலும் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுகின்றன என்றும் கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கூறினார். குறைவான பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு மேலும் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை என்று கருதுவது தவறு. சம்பந்தப்பட்ட விதிகளுக்கு உட்பட்டிருந்தால் குறைவான பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கும் மேலும் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. விதிகளுக்குப் புறம்பாக இருந்தால் தான் பெர்மிட் கொடுக்கப்படுவதில்லை. சாதாரணமாக, குறைவான பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்குத்தான் அதிகமாகப் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுகின்றன. 5-10க்கு மேற்பட்ட பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்குத்தான் பஸ் பெர்மிட்டுகள் எளிதில் கொடுக்கப்படுவதில்லை.

அடுத்தபடியாக, ஆர்.டி.ஏ-யில் உத்தியோகப்பற்றற்றவர்களுக்கு (non-officials) இடம் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. உத்தியோகப்பற்றற்றவர்களுக்கு அதில் இடம் கொடுத்தால் சில கஷ்டங்கள் ஏற்படும். உத்தியோகப்பற்றற்றவர்கள், பலரிடம் தயவுதாட்சண்யம் பார்க்கிறார்கள். சாதாரணமாக, மக்களுடைய வோட்டுகளைப் பெற்றவர்கள், வோட்டளித்த மக்களின் தேவைகளையும் விரும்பங்களையும் பூர்த்திசெய்யாவிட்டால் அவர்களுடைய வெறுப்பை சம்பாதித்துக்கொள்வார்கள்.

12 noon. அதுபோல, இம்மாதிரி ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே பர்மிட்களுக்கு யாராவது அங்கத்தினர்களைக் கொண்டு சிபார்சுக்குப் போகிறார்கள். அந்த அங்கத்தினர் அதைச் செய்யவில்லையென்றால், வெளியே வந்தவுடனே கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட சலுகை அங்கத்தினர்களுக்கே பாதகம் ஏற்படக்கூடிய அளவுக்குக் கொடுக்காத வகையில், ஆயிசர்களைப் போட்டு இதை நிர்வாகம் செய்யவேண்டும் என்ற முடிவு செய்திருக்கிறது நன்மை என்றுதான் நான் உத்தேசிக்கிறேன்.

ஆகவே இப்படிப்பட்ட சில திருத்தங்களை அரசாங்கம் ஏற்றுகொண்டு இன்றைக்கு ஆவனசெய்யவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

5th April 1958]

SRI M. R. KANDASWAMI MUDALIYAR : சபாநாயகர் அவர்களே, இப்பொழுது அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் ட்ரான்ஸ்போர்ட் மான்யத்தின் மீது சில விஷயங்களைக் கூற நினைக்கிறேன். இப்பொழுதுள்ள போக்கு வரத்து இலாகா நல்ல நிலைமையிலே நிர்வகிக்கப்பட்டு பொதுஜனங்களுக்கு அனுசூலமான முறையில் பல காரியங்களைச் செய்து வருகிறதைப்பற்றி நான் மிகவும் அந்த இலாகாவைப் பாராட்டுகிறேன்.

அதோடு இன்னும் சிற்சில விஷயங்களையும் கவனித்து நல்ல முறையிலே அவைகளைச் சீர்த்திருத்தி அமைக்கவேண்டுமென சில விஷயங்களை நான் சொல்ல எண்ணுகிறேன்.

(இத்தருணத்தில் ஸ்ரீ கே. சட்டநாத கரையாள் தலைமை வகித்தார்.)

இப்பொழுது நாம் சோஷலிச சமுதாயத்தை நாட்டிலே கொண்டுவர வேண்டுமென நினைத்து, தேசியத்தை ஓர் அளவுக்கு அந்த நிலைக்குக் கொண்டுவரக்கூடிய முறையிலே இப்பொழுது கனம் பெரியார் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்களே. அந்த முறையிலே பஸ் ஆபரேட்டர்களாக, அதிகமாக பஸ் வைத்திருக்கக் கூடியவர்களுக்கு மேலும் சில பஸ்கள் ஒட்டுவதற்குப் பர்மிட் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையில், இந்த நாட்டில் பொருளாதாரம் ஒரே இடத்தில் குவியக் கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதைத் தவிர்க்க வேண்டிய சில ஷரத்துகள் அதில் இருக்கின்றன. அவை சரியாக அமுலாக்கப்படவேண்டும். சட்டத்தின் குறைபாட்டின் காரணமோ என்னவோ தெரியவில்லை. புதிதாக விண்ணப்பிக்கக் கூடியவர்களுக்கு சான்ஸ் கிடைக்கவில்லை என்று பொது ஜனங்களிடத்திலிருந்து அபிப்பிராயங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதையொட்டி நம்முடைய அரசியல் முறைக்கு ஏற்ப பத்து பஸ்களுக்குமேல் ஏற்கெனவே வைத்திருக்கக்கூடியவர்களுக்கு எந்த பஸ் முதலாளிகளானாலும், அவர்களுக்கு புதியதாக இனிமேல் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படாத அளவுக்கு இப்பொழுது இருக்கும் முறையை ஓரளவு நீக்கவேண்டுமென்று நான் கருதுகிறேன்.

நல்ல நிர்வாகத் திறமையுள்ளவர்கள் புதிதாக விண்ணப்பித்தாலும் அவர்களுக்கும் சந்தர்ப்பம் கொடுத்து பொருளாதாரத் துறையில் அவர்கள் முன்னேறி வர அவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்கவேண்டுமென்று மிகவும் தாழ்மையுடன் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதோடு, இந்த லாரிகள் இப்பொழுது போகக்கூடிய நிலைமையில் பல இடங்களில் விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. அவர்களுக்கு எந்த விதமான கண்டிஷனும் இல்லை என்று நினைக்கிறேன். இரவு பகல் எந்த நேரத்திலும் போகக்கூடிய சந்தர்ப்பம் இருப்பதால் அவர்கள் தூக்கத்தினால்—அவர்கள் மது வகைகள் என்று சொல்லுகிறார்களே அதை அருந்துவதன் காரணமாகக் கூட—பல இடங்களில் தவறுதலான விபத்துக்கள் நடக்கின்றன. பட்டப் பகலில் சமீபத்தில் ஆத்தூர் ரோடில் ஒரு இரட்டை மாட்டு வண்டி நடு ரோடில் வந்துகொண்டிருக்கும் நேரத்திலே லாரியொன்று அதன் மீது மோதி, அந்த இடத்தில் சமார் ரூபாய் 250 முதல் 300 பெறுமான முள்ள மாடுகள் வண்டியின் நேர் பக்கத்தில் அடிபட்டு நடுரோட்டிலே கிடக்கின்றன. இம்மாதிரி விவசாயிகள் தங்களிடத்தில் உள்ள சிறு தொகையை வைத்துக்கொண்டு தொழிலை நடத்தும் நேரத்தில் இவ்வளவு பெரிய விபத்துக்கள் ஏற்படுமானால் அதை நம்பி வாழக்கூடிய விவசாயிகளின் நிலை மிக துடிக்காகப் போய் அவர்களைப் பாதிக்கும் நிலைமையில் போகும். இந்த ஆபத்தைத் தடுப்பதற்கு அவசியமான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். எனக்கு முன் பேசிய கனம் அங்கத்தினர், சொல்லிய மாதிரி 50 மைல், 60 மைல் வேகம் சென்றால், அதைத் தடை செய்யக்கூடிய வகையில் ஆபிசர்களை நியமிக்க வேண்டும். எந்தந்த இடங்களில் எத்தனை மைல் வேகம் போக வேண்டுமோ அந்த அளவுக்குக் கண்காணிக்க ஒரு டைமிங் லிஸ்டம் இருக்கவேண்டும்.

அதோடு, இரவு காலங்களில் லாரிகள் 12 மணி அல்லது ஒரு மணிக்கு மேல் போகக்கூடாதென்ற ஒரு தடையையும் விதித்தால்கூட நன்றாக இருக்கும். அதனால் இந்த விபத்துக்களும் ஓரளவு தவிர்க்கக்கூடும்.

[Sri M. R. Kandaswami Mudaliyar] [5th April 1958]

சென்னையிலிருந்து சேலம் வரக்கூடிய இடங்களில், இரவு காலங்களில் வண்டிகளில் செல்வதற்கு ஆபத்தான நிலைமை இருக்கிறது. அவர்கள் வரக்கூடிய காலங்களில் எதிரில் வரக்கூடிய வண்டிகள் எந்தத் திசையிலிருந்து வருகின்றன. எந்தத் திசையில் திரும்பப் போகின்றன என்று தெரிந்துகொள்ள முடியாத அளவுக்கு லாரிகளில் உள்ள விளக்கு ஸ்விட்ச்களை ஆப் செய்யாமலிருக்கிறார்கள். அதனால் விபத்துக்கள் விளைகின்றன. அதை அமைச்சர் அவர்கள் கூர்ந்து கவனித்து விபத்துக்கள் ஏற்படா வண்ணம் என்ன செய்யவேண்டுமோ அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் மார்க்கங்களில் ஒவ்வொரு பஸ் நிலையத்திலும் டிக்கட் புக் செய்யும் புக்கிங் ஆயில் பல இடங்களில் இல்லை. சேலத்திலிருந்து திருச்செங்கோடு போகவேண்டுமானால், குறைந்தது 32 மைல் இருக்கிறது. டிக்கட் கொடுக்கும்போது நேராக திருச்செங்கோட்டுக்குத்தான் டிக்கட் கொடுக்கிறார்களே தவிர, சேலத்திலிருந்து 12வது மைலில் உள்ள ஆட்டாம்பட்டிக்கு டிக்கட் வேண்டுமானால் கொடுப்பது குறைவாக இருக்கிறது. சேலத்திலிருந்து போகும்போதும் சரி, திருச்செங்கோட்டிலிருந்து வரும்போதும் சரி நூற்றுக்கணக்கான பிரயாணிகள் ஆட்டாம்பட்டியிலே உட்கார்ந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஆட்டாம்பட்டியிலிருந்து சேலத்திற்கோ, திருச்செங்கோட்டுக்கோ போகவேண்டுமானால் பஸ் கிடைப்பதில்லை. பஸ் வந்தவுடன் 100 பேர்கள் ஒட்டோடியும் வந்து ஒரே பஸ்வரில் ஏறுவதற்கு வருகிறார்கள். ஆண், பெண் வித்தியாசமின்றி எல்லோரும் ஒருவரோடொருவர் அடித்துக் கொண்டு போகக்கூடிய காலங்களில் அங்கே திருடர்கள் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், பிக் பாக்கட் அடிப்பதற்கு, திருட்டுகள் நடப்பதோடு கூட, அங்கே பல அவமானகரமான செயல்களும் ஏற்படுகின்றன. இம்மாதிரி சங்கடங்கள் எல்லாம் இருப்பதால், பிரயாணிகளுக்கு நல்ல வசதிகள் செய்துகொடுப்பதற்கான முறையில் சேலத்திலிருந்து 12 மைலுக்கு அப்பாலுள்ள இடங்களைப் போன்று, அதிக ஜனக்கூட்டங்கள் ஏறக்கூடிய இடங்களில், மேஜர் பஞ்சாயத்துப் போன்ற இடங்களில், பஸ் நிலையங்கள் வைத்து, அங்கே வரிசைக் கிரமமாக புக்கிங் செய்யக்கூடிய முறையை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று நான் மிகவும் பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் ஆட்டாம்பட்டியிலிருந்து சேலம் போகவேண்டுமென்றால், நூற்றுக்கணக்கான பேர்கள் ஒவ்வொரு பஸ்ஸும் வரக்கூடிய சந்தர்ப்பத்தில் உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதை ட்ராபிக் போர்டாரிடம் தெரிவித்தால், பஸ் முதலாளிகள் அங்கே சென்று, “அங்கே வேறு பஸ் தேவை இல்லை, ஜனங்களுக்குப் போதிய வசதிகள் இருக்கின்றன புதியதாக பஸ் றூட் கொடுக்கவேண்டியதே இல்லை” என்று சொல்கிறார்கள். முதலாளிகளின் அபிப்பிராயத்திற்கு பஸ் விடப்படுகிறதா அல்லது பொதுஜனங்களுடைய செளகரியத்திற்கு விடப்படுகிறதா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். முதலாளிகளின் அபிப்பிராயத்தின்படித்தான் ட்ராபிக் போர்ட் நடக்கவேண்டுமா என்று நான் கேட்கிறேன். முதலாளிகள் சொல்வதை அந்த அதிகாரிகள் கேட்டு அதன்படி நடப்பாரானால், பொது ஜனங்களுடைய செளகரியம் என்ன ஆவது? பொது ஜனங்களுக்காக நடக்கக்கூடிய பஸ் என்று சொல்லக்கூடிய முறையில், வியாபாரிகளுக்கும், விவசாயிகளுக்கும் கோர்ட்டுக்குப் போகக்கூடியவர்களுக்கும் செளகரியமாக இருக்கிறதா என்று அரசாங்கம் கவனித்து, அங்கே உடனடியாக பஸ் விடுவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். அந்த பஸ் முதலாளிகள் அதை ஆட்சேபிக்கிறார்கள் என்று சொன்னால், அங்கு போதிய ஜன நெருக்கடி இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்க தனியாக ஒரு அதிகாரியைப் போட்டு விசாரிக்க வேண்டும். தினசரி எவ்வளவு பாசஞ்சர்கள் அந்த இடத்தில் பஸ்ஸுக்காகக் காத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், எத்தனை பேர்களுக்கு இடம் கிடைக்கிறது, எத்தனை பேர்கள் இடம் கிடைக்காமல் ஏமாற்றத்துடன் திரும்புகிறார்கள் என்பதையெல்லாம் விசாரித்து நேரிடையாகத் தெரிந்து கொள்வதற்கு ஒரு தனி அதிகாரி நியமிக்கப்பட்டு, அவருடைய யோசனையின்படி எந்த எந்த இடங்களில் பஸ் போக்குவரத்து புதியதாக ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று நிர்ணயித்து பஸ் பரமிட்டுகள் கொடுக்கக்கூடிய முறையில் சட்டங்களைத் திருத்தவேண்டுமென்று மிகப் பணிவோடு நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

5th April 1958] [Sri M. R. Kandaswami Mudaliyar]

முதலாளிகள் தங்களுடைய லாபத்தை மட்டும் கருதி, அந்த இடத்தில் இருக்கும் பஸ்களைத் தவிர வேறு ஒன்றும் ஓடாமல் இருந்தால் தங்களுக்கு லாபம் வரும் என்று கருதுவார்கள், பொதுஜனங்களுடைய வசதியை அவர்கள் நினைக்கவேமாட்டார்கள். மீண்டும் ஒரு பஸ் விட்டு, ஜனங்கள் வசதியாகப் பிரயாணம் செய்வதற்கான வழியை அவர்கள் தேடவே மாட்டார்கள். ஆகவே, பொது ஜனங்களுடைய சௌகரியத்திற்கான முறையில் அந்த இடத்திற்குப் போதிய பஸ் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று நான் மிகவும் பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்த பஸ்களில் டிக்கட் கொடுக்கும் முறையில் சில தவறுதல்களும் ஏற்படுகின்றன. சேலத்திலிருந்து திருச்செங்கோட்டுக்கு ரூ. 1-2-0 கட்டணம் என்றால், கூட்டம் அதிகமாக இருக்கும் காலங்களில் இவ்விரண்டு ஊர்களுக்கும் நடுவில் இருக்கும் ஊர்களுக்கு டிக்கட் கொடுப்பதே இல்லை. பஸ் புறப்பட்ட இடத்திலிருந்து 12-வது மைலிலிருக்கும் ஏழை கட்டணத்தில் இருக்கும் ஒரு ஊருக்கு டிக்கட் வேண்டுமென்றால் டிக்கட் கொடுக்காமல் பஸ் எந்த இடத்திற்குப் போய்ச் சேருகிறதோ அந்த இடத்திற்குத் தான் டிக்கட் வழங்குகிறார்கள். அதன் மூலம் 12-வது மைலில் இறங்குபவன் பஸ் கடைசியாகச் செல்லும் இடத்திற்கான முழுக் கட்டணம் செலுத்தி டிக்கட் வாங்கி, ஏழை கட்டணத்தில் இருக்கும் தன்னுடைய ஊரில் இறங்கிச் செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, ஒரு பஸ்வரில் 40 பிரயாணிகள் ஏறலாம் என்றால், 10, 15 டிக்கட்டுகள் காலியாக வைத்து 12, 15, 18-வது மைல்களில் ஏறுபவர்களுக்கு இடம் அளிக்கவேண்டிய ஏற்பாட்டை கண்டிப்பான உத்தரவினை மூலம் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த மாதிரியாக இருந்தால் தான் ஓரளவுக்கு 12-10 p.m. பத்து மைல் பன்னிரண்டு மைல் என்று இடையிலுள்ள ஊருக்குப் போகிறவர்களுக்கு வசதி ஏற்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அது இல்லாத காரணத்தினால் நெடுந்தூரம் போவதற்குரிய சார்ஜை வாங்கிக் கொண்டு குறைந்த தூரத்தில் இறக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையை நமது சர்க்கார் மாற்றிச் அமைத்தாக வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பர்மிட் வழங்கும் முறையிலும் சமதர்மக் கொள்கையை அனுசரித்து அதிகமான பஸ்கள் இருக்கக்கூடியவர்களுக்கே ரூட்டுகளைக் கொடுக்காமல் பரவலாகப் பொருளாதாரத் துறையில் யாவரும் முன்னேற்றம் அடைவதற்கு வேண்டிய நிலைமையில் புதிதாக வரும் அப்ளிகேஷன்களை எல்லாம் கவனித்து ரூட்டுகளை வழங்கவேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோல் ஹரிஜனங்களுடைய நிலைமையை உயர்த்துவதற்கும் அவர்கள் ஒரு பங்கு கொடுத்தால் சர்க்கார் ஒரு பங்கு கொடுத்தோ அல்லது அவர்களுக்கு முதல் இல்லாவிட்டால் இவர்களே மூலதனம் கொடுத்தோ பஸ் தொழிலில் அவர்களும் ஈடுபட வாய்ப்பு அளிக்கவேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI M. SELVARAJ : மதிப்பிற்குரிய சார்மென் அவர்களே, மோட்டார் வாகன மான்யத்தின் மீது எதிர்க்கட்சித் தலைவர் கொடுத்து இருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். மந்திரி அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் “Provision has been made for the constitution of a claims tribunal to settle claims arising out of accidents involving motor vehicles” என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இந்த நஷ்டஈடு மோட்டார் ஓட்டுகிற டிரைவர், கண்டெக்டர், சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்கிற முதலாளி இவர்களுக்கு இதில் என்ன கொடுக்கப்படுகிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தம் பதிலில் விளக்கவேண்டும் என்பதாகத் தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தபடியாக ரூட்டுகளை வழங்குவதில் மார்க்கிங் லிஸ்டம்படி வழங்கப்படுகிறது. “status experience, workshop facilities, sector qualification”, என்பதாக அவர்களுக்குள்ள தகுதியை அளவிட்டு மார்க் லிஸ்டம் வழங்கி அதன் மூலமாக பஸ் ரூட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. குறிப்பாக ஒரு புது ரூட் ஒபன் செய்யப்படுகிறதென்றால் நூறு அப்ளிகேஷன்கள் வருகின்றன. யாரோ ஒருவருக்கு ரூட் கிடைக்கிறது.

[Sri M. Selvaraj]

[5th April 1958]

பாக்கி 99 பேர்களுக்கு கிடைப்பதில்லை. அவர்கள் ஹைகோர்ட்டுகளில் கேஸ் போடுகிற காரணத்தினால் பத்தாயிரம் இருபத்தாயிரம் என்று முதலீடு செய்திருக்கிற பஸ் ஸ்டட் கிடைத்தவரும் கூட ஆறு மாதம், எட்டு மாதம் பஸ் விடமுடியாமல் போய்விடுகிறது. அவரும் பஸ்விட முடியாதபடி தடை உத்தரவு வாங்கிவிடுகிறார்கள். கேஸ் நடந்து அவருக்கு ஏராளமான நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. ஆனால் இந்தவகையில் திட்டவட்டமாக முடிவு காண வேண்டுமென்றால் கலெக்டரை விட ஜூடிஷியல் அதிகாரியை வைத்து பர்மிட் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் அதை மாற்றவேண்டுமென்றால் ஹைக்கோர்ட்டுக்குப் போகவேண்டியதில்லை. அப்படிப்பட்ட மனப் பாண்மை குறையும். இதையும் கவனிக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக என்னுடைய வட்டாரத்தில் சிதம்பரத்திலிருந்து பெரம்பலூருக்கு பஸ் விடும் ஸ்டட் இதுவரையில் ஒன்பது பேர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது அது ஒன்பதாவது ஆசாமியிடத்தில் இருக்கிறது. முதலில் பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டவர் என்ன ஆண்டு என்று தெரியவில்லை. இப்படியில்லாமல் ஒருவருக்குப் பர்மிட் கொடுத்தால் அது அவர் கையை விட்டு மாறாமலிருக்கக் கூடிய நிலைமையை உண்டாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் பர்மிட் வழங்குவதற்காக விதிக்கப்பட்டிருக்கும் தகுதியில் ஒன்று கூட இல்லாதவர்கள் சிலருக்குக் கூட பர்மிட் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக வளவனூர் தொகுதியில் ஸ்ரீ கோவிந்தசாமிக்கு எதிராகத் தேர்தலில் நின்று தோற்றுப்போன காங்கிரஸ்காரர் கிருஷ்ணன் என்பவருக்கு ஸ்டட் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அவரை விட அதிகமான மார்க் ராணுவத் தொழிலாளர்களுக்கு—எக்ஸ் சர்வீஸ்மென்—இருந்தும் அவர்க்கு வழங்காமல் இவருக்கு வழங்கப்பட்டிருப்பதிலிருந்து ஸ்டட் வழங்குவதை காங்கிரஸ்காரர்களுக்குத் தான் கொடுப்பது என்கிற நிலைமையை அரசாங்கத்தார் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்களோ எனச் சந்தேகிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதோடு நகர பஸ்களில் ஸ்பானாடிப் பாசஞ்சர்கள் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். மொபஸல் பஸ்களில் கிடையாது. குறைந்தது ஐந்தாறு பேர்களாவது நின்றுகொண்டு பிரயாணம் செய்வதை அவற்றிலும் அனுமதிக்க வேண்டும், அதனால் வருமானம் அதிகம் வரும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக லாரிக்கு வெயிட்ரூ எட்டு டன்னிலிருந்து 9 டன்னுக்கு உயர்த்தியிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஏற்கெனவே கொடுக்கப்பட்ட அளவுப்படி எப். பாரத்தில் பதினெட்டாயிரம் என்று தான் இருந்திருக்கிறது. இப்போது உள்படி பழைய ப. பாரத்தில் காணப்படுகிற வெயிட்ரூயும் அதிகரித்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு லாரி டிரைவர் 70 மைலுக்கு ஓர இடத்தில் போலீஸ் ஸ்டேஷனில் கையெழுத்து வாங்கிக் கொண்டுபோகவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறது. நடைமுறையில் யாரும் அப்படிச் செய்வதில்லை. அந்த விதியையும் நடைமுறைக்குக் கொண்டுவர ஏற்பாடு செய்வதோடு அந்த லாரியின் லோட் என்ன, அதில் உள்ள சரக்கு என்ன என்பதையும் கவனிக்கவேண்டும் என்பதாக அதற்குத் தக்க ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக திருவிழாக்காலங்களில் களம்பூர் திருவண்ணாமலைக்கு 13 அணுசார்ஜ் என்றால் ஒரு ரூபாய், 1½ ரூபாய் வசூல் செய்கிறார்கள். ஆர்.டி.ஏ. விடம் கேட்டால் 'நாங்கள் என்ன செய்வது? செக் பண்ணும்போது சரியாகத்தான் இருக்கிறது. நடுவழியில் இது மாதிரியாக தவறான காரியம் செய்தால் போலீஸ்காரர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துச் கொள்ளலாம்' என்கிறார்கள். அதாவது ஆர்.டி.ஏ.க்களுடன் போலீஸ் இலாகா சரியான முறையில் ஒத்துழைப்பது இல்லை என்ற புகார் வருகிறது. ஆகவே இந்த ஏரண்டு தரப்பார்க்கும் நல்ல ஒத்துழைப்பு இருக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் மந்திரி அவர்களுடைய அறிக்கையில் புதிதாக 25 சதவிகிதம் ஸ்டாட்களை அதிகப்படுத்தப்போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை வர வேற்கிறேன். மேலும் நான் போன ஆண்டிலேயே விழுப்புரத்திற்கும்

5th April 1958]

[Sri M. Selvaraj]

மாம் பழப்பட்டிக்கும் பஸ் ரூட் போடவேண்டும் என்பதாகக் குறிப்பிட்டேன். அது இன்னும் வரவில்லை. அதோடு விருத்தாஜலத்திலிருந்து சென்னைக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட்டால் அது ஒரு ஜங்ஷன் ஆனதால் ரயில் கூட்டங்களில் இருக்கும் அதிக நெருக்கடியைக் குறைக்க வசதி ஏற்படும். அதேபோல் விழுப்புரத்திலிருந்து அன்னியூர், விருத்தாஜலத்திலிருந்து நெய்வேலி முதலிய இடங்களுக்கு புதிய ரூடுகளை ஏற்படுத்தவேண்டும். நெய்வேலி நிலக்கரிச் சாங்கத்தினால் அது இப்போது அதிக முக்யத்துவம் பெற்று வருகிறது. அதோடு இப்போதே கிராமங்களில் கட்டப்படும் காஸ்வேக்களை பாலங்கள்—அகலமானதாகக் கட்டிவிட்டால் பிற்பாடாவது அங்கெல்லாம் தொடர்ச்சியாக பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு வசதி இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளவிரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக மூன்று மாதத்திற்கு ஒருமுறை குவார்டர்லி டாக்ஸ் பஸ் முதலாளிகள் 1,912 ரூபாய் வரையில் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. அதுவும் 7-ந் தேதிக்குள் கட்டவேண்டும் என்று இருக்கிறது. அதனால் அந்த மாதத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்கள் 7-ந் தேதிக்குள்ளாக சம்பளம் கொடுப்பதில்லை. குவார்டர்லி டாக்ஸை கட்டிவிட்டுத்தான் சம்பளம் என்பதாக அந்த மாதம் பதினைந்து, இருபது தேதி வரையில் தவிக்கவிட்டுவிடுகிறார்கள். ஆகவே இந்த குவார்டர்லி டாக்ஸை பதினைந்து இருபது தேதிக்குள் கட்டலாம் என்பதாகச் செய்தால் முதலாளிக்கும் செளகரியமாகக் கட்ட முடியும். தொழிலாளர்களுக்குச் சரியானபடி சம்பளம் கொடுப்பதற்கு வசதி ஏற்படும் என்பதாகச் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தபடியாக ஸ்டேட் அட்வைசரி கமிட்டி இருக்கிறது. அதன் மூலம் சில சிபார்சுகள் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த சிபார்சுகளை தெரிவிக்கவேண்டும் அதாவது ஆந்திரா டாக்ஸ் 1/3 ஆக இருக்கிறது. தெலுங்கானாவிலும் அப்படித்தான். மைசூர் மாகாணத்தில் மாததிரம் இரட்டிப்பு டாக்ஸ் வாங்குகிறார்கள். அந்தச் சர்க்காருடன் நமது சர்க்கார் கலந்து பேசி அதையும் 1/3 ஆக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் குறிப்பாக நமது சென்னை நகரத்தில் மூன்று பேர்களுக்கு மேல் ஒரு சின்னக் குழந்தையிருந்தாலும் பேபி டாக்ஸியில் அனுமதிப்பதில்லை. ஐந்து வயது குழந்தையை அழைத்துக் கொண்டு வந்துவிட்டார்கள் என்றால் அந்தக் குழந்தையை பேபி டாக்ஸியில் ஏற்றமாட்டார்களே என்பதற்காக பெரிய டாக்ஸி வைக்கவேண்டி ஏற்படுகிறது. இது நியாயமல்ல. மூன்று பேர்களுக்கு மேல் ஒரு குழந்தையை அதாவது 5 வயதுக்குள் இருக்கிற குழந்தையை ஏற்றிக்கொள்ளலாம் என்பதாக டாக்ஸிக்காரர்களுக்கு அனுமதி அளிக்கவேண்டுமென்பதாகவும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு ஒரு டாக்ஸியில் சென்று ஒரு ஹோட்டல் வாசலில் நிறுத்தி காரைவிட்டு இறங்கி உள்ளே போவதற்குள் அந்த டாக்ஸிக்காரனை போலீஸ் காரர்கள் சார்ஜ் பண்ணுகிறார்கள்.

அதனால் அவர்களுக்கு 25 ரூபாயில் இருந்து 50 ரூபாய் வரை அபராதம் போடுகிறார்கள். குறிப்பாக, பாலஞ்செர்ஸ் இறங்குகிறார்கள் என்றால் ஒரு ஐந்து நிமிஷத்திற்கு மேல் இருந்தால் சார்ஜ் செய்யலாம், இல்லாவிட்டால் கூடாது என்று சட்டம் கொண்டு வர வேண்டும். பேபி டாக்ஸியில் செல்லக் கூடிய டிரைவர்கள் குல்லாய் வைக்காவிட்டால் 25 ரூபாய் அபராதம் போடுகிறார்கள். அவர்கள் தினசரி 4, 5 ரூபாய்தான் கூலி வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பாட்டா எல்லாம் சேர்த்து அவர்களுக்கு நான்கு ரூபாய்தான் கிடைக்கிறது. இந்நிலையில் அவர்களுக்கு 25, 50 ரூபாய் என்று அபராதம் போட்டால் அவர்கள் ஐந்தல்லது பத்து நாட்கள் பட்டினி கிடக்க வேண்டியதுதான். இதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அவர்களின் தொழிலை சாஸ்வதமாக ஒரு சட்டம் கொண்டு வர வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் நம் மாநில அமைச்சர்கள் வெளியூர்களுக்குச் செல்லும்போது அவர்கள் பஸ் முதலாளிகளின் கார்களில் பிரயாணம் செய்யவேண்டாமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி அவர்கள் பிரயாணம் செய்வதால், அந்த வட்டாரத்தில் உள்ள அதிகாரிகள் அந்த பஸ் ஓனர்களைக் கண்டிக்க, கண்டித்துக் கேட்க பயப்படுகிறார்கள். ஆகவே, நான் சொன்னதையெல்லாம் நினைவில் கொண்டு வேண்டியதைச் செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

12-20 p.m.

[5th April 1958]

* **SRI A. MARIAPPAN :** சபாநாயகர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்ததிருக்கும் இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரிப்பதோடு இரண்டொரு வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இலாகாவை ஏற்ற பிறகு ஆங்காங்கு பஸ்கள் ஜனங்களுக்கு செளகரியமான முறையில்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களின் குறைகள் தீர்க்கப்பட்டிருந்த போதிலும், இன்னும் சில குறைகள் தீர்க்கப்படாமல், சென்ற பட்ஜெட் கூட்டத்தில் பேசிய குறைகள் தீர்க்கப்படாமல் இருக்கின்றன. அதற்குக் காரணம், சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு அரசாங்கம் போதிய அளவு ஊக்கம் கொடுக்காததுதான். ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளவர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடாது அல்லது ஐந்து பஸ்கள் தான் வைத்துக்கொண்டிருக்கலாம் என்று சொல்லப்பட்டிருந்தும் கூட அது அநேகமாக ட்ரிப்ப்யூனுக்கு வரும்போது அடிபட்டுப் போகிறது. கலெக்டர் முதலியவர்கள் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு நல்ல முறையில் ஊக்கம் கொடுக்கிறார்கள். ஒரு வருஷத்தில் இன்னென்ன பேர்களுக்கு ரூட்கள் கொடுப்பது, அடுத்தாண்டு அவர்களுக்கு கிடையாது என்று நியாயம் வழங்கும் முறையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால் ட்ரிப்ப்யூனுக்கு வரும்போது அது அடிபட்டுப் போகிறது. சேலம் ஜில்லாவை எடுத்துக் கொண்டால் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுவது இன்று 30, 40 பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு போய் விடுகிறது. 30,000, 40,000 என்று சொல்லி தங்கள் நிலம் எல்லாவற்றையும் விற்று விட்டு சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் பஸ் தொழிலில் ஈடுபடும்போது அவர்களின் காரியம் ட்ரிப்ப்யூனுக்கு வரும் போது அடிபட்டுப் போகிறது. அவர்கள், லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டும் என்று பஸ் தொழில் ஆரம்பிக்க கடைசியில் அவர்கள் மிகவும் ஏழைகளாகிவிடுகிறார்கள். அப்படி அவர்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக சேலம் ஜில்லாவை எடுத்துக்கொண்டால் ஹரிஜனங்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணத்தில் ஹரிஜனங்களுக்குக் கூட ரூட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அந்தச் சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் தங்கள் நிலம் முதலியவைகளை விற்று பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டு பணக்காரர்களாகி விடலாம் என்று நினைத்து உள்ளதும் போய் அவர்கள் கடனாளியாகி விடுகிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவி புரிய வேண்டுமென்ற நல்லெண்ணம் சர்க்காருக்கு இருந்தாலும் அவர்கள் காரியம் ட்ரிப்ப்யூனுக்குப் போகும் போது அடிபட்டுப் போகிறது. ஆகவே, சர்க்காரின் எண்ணம் என்ன, சர்க்காரின் திட்டங்கள் என்ன என்பதை அறிந்து அதற்கனுசரித்து ட்ரிப்ப்யூனல்களுக்குப் போக வேண்டிய நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஹைக்கோர்ட்டில் சமீபத்தில் கொடுத்த ரெலிங்க் பிரகாரம் இன்று சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது சமார் ஒன்பது மாத காலமாக நீடித்துக் கொண்டு போகிறது. ஆகவே, சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு உதவி செய்யாவிட்டாலும் கூட அவர்களுக்குக் கெடுதலாவது செய்யாமல் இருக்க வேண்டுமென்றும், உடனடியாக அவர்களுக்காக வேண்டி சட்டத்தில் வேண்டிய மாறுதல் செய்ய வேண்டுமென்றும் நான் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதிதாக பஸ் தொழில் ஆரம்பிப்பவர்களுக்கு பஸ் ரூட் கிடைப்பதற்குண்டான ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும். ஒரு ஆண்டில் 10 சதவிகிதமாவது, புதிதாக வரக்கூடியவர்களுக்கு ரூட் கிடைக்க சர்க்கார் முன் வர வேண்டும். அதோடு, பஸ்களில் அடிபட்டுச் சாக கூடியவர்களின் விஷயத்தில் நம் சர்க்கார் நல்ல முறையில் நீதி வழங்குகிறது என்றிருந்தாலும் கூட அதிகாரிகளின் தொல்லைகள் காரணமாக பஸ்வரில் அடிபட்டு இறந்து போகிறவர்களுக்கு நஷ்டயீடு கிடைப்பதில்லை. பலயிடங்களில் நான் இதைப் பார்த்திருக்கிறேன். குறிப்பாக, ஒரு இடத்தில் இருந்து எனக்குத் தகவல் வந்திருக்கிறது. அதை நான் இங்கு பேசாது அமைச்சர் அவர்களிடம் தனியாகச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். ட்ரைவர் செய்யும் தவறினால் ஒருவர் அடிபட்டு இறந்தாலும் கூட அவரது குடும்பத்தினருக்கு இன்று நஷ்டயீடு கிடைப்பதில்லை. காரணம், அங்குள்ள அதிகாரிகள், ட்ரைவரின் மீது தவறில்லை, அடிபட்டவர்கள் மீதுதான் தவறு என்று எழுதி விடுகிறார்கள். பஸ் சொந்தக்காரர்கள் தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகித்து, அல்லது இன்ஷூரன்ஸ் கம்பெனிகள் தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகித்து பஸ் டிரைவரின் மீது தவறில்லை, அடிபட்ட ஆள் மீதுதான் தவறு என்று சொல்லி அடிபட்ட

5th April 1958]

[Sri A. Mariappan]

டவருக்குப் பஸ் சொந்தக்காரரிடமிருந்தோ அல்லது இன்ஷூரன்ஸ் கம்பனியில் இருந்தோ நஷ்டபீடு கிடைக்க வழியில்லாமல் செய்து விடுகிறார்கள். ஆகவே, நான் சர்க்காரை மன்றாடிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன், இது விஷயத்தில் தீவிர கவனம் செலுத்தி இப்படித் தவறு செய்யும் அதிகாரிகளைத் தண்டிக்க வேண்டும். அதோடு நான் வேறு ஒரு ஆலோசனை கூறலாம் என்று நினைக்கிறேன். ஒருவர் அடிப்பட்டு இருந்து போனால் அவர்களின் குடும்பம் மிகவும் அல்லல் படுகிறது. ஆகவே, இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் மிகவும் ஜாக்கிரதையாக சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளை எச்சரிக்கை செய்து அப்படி அடிபட்டவர்களுக்குத் தகுந்த நஷ்டபீடு கிடைக்கும்படி செய்ய வேண்டும். அதோடு, பலயிடங்களில் புதிய பஸ் ரூட்டுகளை ஆரம்பிக்க அதிகாரிகள் தயங்குகிறார்கள். காரணம், பெரிய முதலாளிகள் தங்கள் செல்வாக்கை உபயோகப்படுத்தி 'அந்தயிடங்களில் அதிகம் பஸ்கள் தேவையில்லை, இப்பொழுதுள்ள பஸ்களே போதும்' ஆகவே புது ரூட்கள் ஆரம்பிக்க வேண்டாம்' என்று சொல்லி புது ரூட்கள் ஆரம்பிப்பதைத் தடுத்த விடுகிறார்கள். குறிப்பாக, கள்ளக்குறிச்சிக்கும்-சென்னைக்கும் இடையே பஸ் போட வேண்டுமென்று பல ஆண்டுகளாக முயற்சிசெய்து வருகிறார்கள்.

(Mr. Speaker in the Chair).

ஆனால் அவர்களின் கோரிக்கை நிறைவேறாமல் இருக்கின்றது. இம்மாதிரி நிலைமை பலயிடங்களில் இருக்கின்றன. குறிப்பாக அந்த இடத்தைச் சொன்னேன். பலயிடங்களிலும் மக்களுக்குப் போக்குவரத்து சௌகரியம் இல்லாது கஷ்டப்படுகிறார்கள். அந்தயிடங்களில் பெரிய முதலாளிகள் தங்கள் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு அங்கு பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்படாமல் பார்க்குக்கொள்கிறார்கள். அம்மாதிரியிடங்களை எல்லாம் சர்க்கார் கண்காணித்து அங்கெல்லாம் புதிய ரூட்கள் ஏற்படுத்த சர்க்கார் முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறிப்பாக சேலத்திற்கும்-சென்னைக்கும் இடையே ஒரு புதிய பஸ் ரூட் ஏற்படுத்தவது மிகவும் அவசியம் என்று நான் கருதுகிறேன். சேலத்திற்கும்-சென்னைக்குமிடையே உள்ள தூரம் சுமார் 210 மைல்களாகும். சேலத்தில் இருக்கும் மக்கள் சென்னைக்கு வருவதற்கு ரெயில் வசதி மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஆதலால் இப்படி ஒரு ரூட் வருமானால் நிச்சயம் மக்கள் பஸ் வழித்தான் பிரயாணம் செய்ய விரும்புவார்கள். ஆகவே, சேலம்-சென்னை, சேலம்-நெய்வேலி இந்தயிடங்களில் புதிய பஸ் ரூட்கள் ஆரம்பிக்கப்படுமானால் நிச்சயம் அதனால் நாம் மக்களுக்கு சௌகரியம் செய்தவர்களாவோம். அதன் மூலம் சர்க்காருக்கு நல்ல வருமானமும் கிடைக்கும். எடுத்தபடியாக, ரூட்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. அதே நேரத்தில் ஏற்கெனவே ரூட் வைத்திருப்பவர்களிடம் இருந்து எடுக்காமல், புதிதாக ஆரம்பிக்கப்படும் ரூட்களை தேசியமயமாக்கினால் இப்பொழுதுள்ள பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கும் சிரமம் இருக்காது. ஆகவே, சர்க்கார் திட்டவட்டமான ஒரு முடிவிற்கு வந்து புதிதாக ஆரம்பிக்கப்படும் ரூட்களை தாங்களே எடுத்துக் கொள்வது என்ற ஒரு நிலை வந்தால் அதனால் யாரும் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். ட்ரைவிங் லைசென்ஸ் மூன்று வருடத்திற்கு ஒரு முறை எடுக்க வேண்டுமென்றிருக்கிறது. அப்படியிருப்பதால், ட்ரைவர்கள் அடிக்கடி அந்த ஆபிசுக்கு போக வேண்டியிருக்கிறது. அதை ஐந்து வருடங்கள் என்று வைத்துக் கொண்டால் ட்ரைவர் போன்றவர்களுக்கு அதிகமாக சங்கடங்கள் இராது என்றுக் சொல்லிக் கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் 12-30 மாகாணத்தில் பல இடங்களில் பஸ் பெர்மிட்டுகளை எடுத்து வைத்துக் கொண்டு காலாகாலங்களில் பஸ்களை ஒட்டாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இதனால் பொதுமக்களுக்கு அதிக சிரமங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆதலால் இந்த விஷயத்தை சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். செல்வாக்குள்ள மனிதர்கள் தான் இவ்விதம் செய்து வருவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இதனால் செல்வாக்கு உள்ளவர்களுக்குத் தான் சர்க்காரில் மதிப்பு இருக்கிறது என்று பொது மக்கள் கருதி சர்க்காரின் மீது தவறான எண்ணம் கொள்ளுகின்றனர். சர்க்கார் இதற்குக் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை யென்றால் மக்களுக்கு சர்க்கார் பேரில் அவநம்பிக்கை ஏற்பட்டு விடுகிறது. செல்வாக்குள்ள மனிதர்கள் தங்களுக்கு மாதிரிமே வேண்டிய பர்மிட்டுகள் வாங்கிவிட்டு அதிகாரிகளைச் சரிகட்டி விடுகிறார்கள் என்கிற கருத்து

[Sri A. Mariappan]

[5th April 1958]

பொது மக்களிடத்தில் இருந்து வருகிறது. ஆகவே இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் தீவிர கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எங்கள் ஜில்லாவை எடுத்துக் கொண்டால், எங்கள் ஜில்லா கலெக்டர் நல்ல முறையில்தான் ரூட்டுகள் எல்லாம் கொடுத்து வருகிறார். ஆனால் ட்ரிபூனல் வரும்பொழுது சர்க்காருக்கு விரோதமாகத் தீர்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது. இதன் காரணமாகச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே மந்திரி அவர்கள் இந்த விஷயத்திலும் கவனம் செலுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* **SRI V. K. KOTHANDARAMAN :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நாலரை கோடி ரூபாய் வருமானம் சர்க்காருக்குக் கிடைக்கிற இந்த டிமாண்ட் மிக முக்கியமானது என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் தெரிந்த விஷயம். ஆகவே இது போன்ற ஒரு டிமாண்டைப்பற்றி பார்ச்சுமப்போது இந்த வகையில் எந்த அளவுக்கு இதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். அவ்விதம் பார்க்கும் பொழுது இதில் நல்ல முறையில் கவனம் செலுத்தப்படவில்லை என்பதைப்பற்றி ஒரு சில அபிப்பிராயங்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இன்றைக்குக் கொடுக்கப்படுகிற பஸ் ரூட்கள் எப்படியிருக்கிறது என்றால் ஒரு சில ஏக போக முதலாளிகளிடத்தில் இவைகள் ஏகபோகமாக அனுபவிக்கப்பட்டு வருகிற அளவில்தான் இருக்கிறது. அதேநேரத்தில் இரண்டு மூன்று பஸ்களை வைத்து நடத்திக் கொண்டு இருப்பவர்கள் அதிகமாக ரூட்கள் கேட்கால் சரியாகக் கொடுப்பதில்லை. புதியதாக ரூட்கள் வேண்டும் என்று கேட்டாலும் கொடுப்பதில்லை. அது மாத்திரமல்ல, பஸ் ரூட்களை வாங்கி வியாபாரம் செய்யக்கூடிய அளவில் நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஒரு சில மனிதர்கள் தங்களுக்குள்ள செல்வாக்கை உபயோகித்து பஸ் ரூட்களை வாங்கி 50 ஆயிரம் ரூபாய், ஒரு லட்சம் ரூபாய் என்று பஸ் ரூட்களை வாங்கி மற்றவர்களுக்கு விற்பனை செய்யக்கூடிய அளவுக்கு நிலைமை இருக்கிறது என்று சொன்னால், இன்றைக்கு நாட்டில் எவ்வளவு கேவலமான முறையில் இந்த பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். இதுபோன்ற நிலைமை நீடித்துக்கொண்டிருக்கும்படியான பணக்காரர்கள்தான் மேலும் பணக்காரர்களாக ஆக முடியுமே தவிர சாதாரண மத்திய தர மக்கள் இதனால் பலன் அடைய முடியாது. அது மட்டுமல்ல. பொது மக்கள் இதனால் ஒரு பலனையும் அடைய முடியாது. இன்றைக்கு பஸ் ரூட்களை அதிகமாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் பெரிய பணக்காரர்களாக இருப்பதால் அவர்கள் அரை மையிலிலிருந்து ஒரு மைல் தூரத்திற்குப் போவதற்கும் 4 அணு, 5 அணு சார்ஜ் வாங்கக் கூடிய நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே இதை மாற்றி குறைந்த பட்சம் மூன்று மைலுக்கு இரண்டு அணு என்று சார்ஜ் நிர்ணயிக்கவேண்டும். எந்த ரூட்டிலும் ஏகபோக உரிமை என்பது இருக்கக் கூடாது என்ற நிலைமை இருந்தாகவேண்டும். இன்றைய தினம் இதைப் பற்றி கேட்கும் போது பஸ் விரைவதற்கு அந்தஸ்து இருக்கிறதா பஸ் விரைவதற்கு ஷேட் இருக்கிறதா என்றெல்லாம் கேட்கப்படுகிறது. இதெல்லாம் இருக்கவேண்டும் என்று இருப்பதா எல்லாம் இன்று வெறுமட்டு எட்டளவில்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. உண்மையில் இது சரியான முறையில் அமுல் நடத்தப்படவில்லை என்பதை திட்ட வட்டமாகச் சொல்ல முடியும். குறிப்பாக வட ஆற்காடு ஜில்லாவை எடுத்துக் கொண்டு பார்த்தால் அங்கு “முருகன் பஸ் சர்வீஸ்” நடத்துகிறவர்களுக்கு பஸ் விரைவதற்கு ஷேட் கிடையாது. வொர்க் ஷாப்பும் கிடையாது. இந்த அளவு இருந்து கொண்டிருக்கிற நிலையில் பஸ் ரூட்களை வாங்கி மற்றவர்களுக்கு விற்பனை செய்யக்கூடியவர்கள் அனேகம் பேர் இருக்கிறார்கள் என்றால் அதை சர்க்கார் கண்டிப்பாகக் கவனித்தாக வேண்டும். இதன் மூலம் பெரிய பணக்காரர்கள் மேலும் பணக்காரர்களாக மாறிக் கொண்டே போவார்கள். இன்றைக்கு பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதிலுள்ள லாபத்தை எடுத்துப் பார்த்தால், தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிற சம்பளம், வண்டிக்கு ஏற்படுகிற தேய்மானம், மற்றும் பல செலவுகள் இவையெல்லாம் போக பஸ் ஒன்றுக்கு வருடம் ஒன்றுக்கு 45 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் கிடைக்கிறது என்ற அளவுக்கு இருக்கிறது. ட்ரைவர்களாக

5th April 1958] [Sri V. K. Kothandaraman]

இருந்தவர்கள் எல்லாம் இன்றைக்குப் பெரிய ப்ளீட் ஒளர்களாக இருந்து வருகிறார்கள். யார் யாருக்கு எல்லாம் பஸ் விடுவதற்கு வசதி இருக்கிறதோ அவர்களுக்கு எல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கொடுத்ததாக வேண்டும். குறிப்பாக இதிலிருந்து மத்திய சர்க்கார் தப்பித்துக்கொள்வதற்காக, மத்திய சர்க்கார் ஆர். டி. எ. and S.T.A. அமைப்பதற்கு எம். எல். எ. க்களும், அதிகாரிகளும், அதிகார பற்றற்றவர்களும் இருக்கவேண்டும் என்று சொல்லியிருந்தாலும், இந்த மாகாணத்தில் மட்டும் கல்கட்ர் மாத்திரம் ஆர். டி. எ. ஆக இருக்கவேண்டும் என்றும், அதற்கு மேலே அமைச்சர் அவர்களுடைய சிபார்சு பேரில் ஸ்டாண்டைக் கொடுப்பது என்றும் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி கேட்கும் போது அமைச்சர் அவர்கள் மத்திய சர்க்கார் இவ்விதம் சட்டம் போட்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள், அல்லது அதிகாரிகள் அப்படி செய்து விடுகிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். இவ்விதம் கேட்கக்கூடியவர்களை ஏமாற்றுவதற்காக, சமாதானம் சொல்லுவதற்காக இவ்விதமெல்லாம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. வர்க்க அடிப்படையில் பணக்காரர்களுக்குச் சாதகமாக இருக்கவேண்டும் என்கிற நிலைமையில்தான் இவ்விதம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதில் மத்திய சர்க்கார் ஒன்று சொல்லியிருந்தாலும் மற்ற இடங்களில் எல்லாம் இவ்வாத முறையில் லிங்கில் ஆர். டி. எ. என்றும் லிங்கில் எஸ்.டி. எ. என்றும் அமைக்கப்படுவதற்காக பல முறை டெல்லிக்குப் போய் அவர்களிடம் சலுகை அளிக்கவேண்டுமென்ற முறையில் கேட்டு இதை கொண்டு வந்திருக்கிறது இந்தச் சர்க்கார். இவ்விதம் பல சலுகைகளைப் பெறுவதற்காக இவ்விதம் அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு யாரும் இதை கட்டுபடுத்தவில்லை. இந்த ராஜ்யத்தில் இருக்கக் கூடிய அதிகாரிகளுக்கும் இதில் பங்கு உண்டு என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் எல்லாம் 25 சதமானம் அதிகப்படுத்தவேண்டும் என்று சர்க்கார் உத்தரவு போட்டது. ஆனால் அதன் படி 25 சதமானம் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்தினார்களா என்பதைப்பார்த்தால் அதுதான் கிடையாது. அப்படி 25 சதமானம் அதிகப்படுத்தினால் சர்க்காருக்கும் அதிக பணம் கிடைக்கும். இந்த விஷயத்தில் எதற்கும் சொல்லுகிற மாத்திர சர்க்கார் இடத்தில் பணம் இல்லை என்று சொல்ல முடியாது. இப்போது நாலரை கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைப்பதாக இருந்தால் இன்னும் 25 சதமானம் அதிகப்படுத்தினால் சர்க்காரின் வருமானம் இன்னும் ஒரு கோடி ரூபாய் அதிகமாகும். அதோடு இவ்விதம் அதிகப்படுத்தும்போது மக்களுக்கும் நல்லது செய்ததாகவும் இருக்கும். லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஸ்டேட் பூராவுக்கும் இப்போது லைசென்ஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. லாரிகள் எல்லாம் அநேகமாக இராத்திரி காலங்களில்தான் போகிறது. பங்களூர் முதல் மதராஸ் வரை லாரிகள் இராத்திரி காலங்களில் போய்க் கொண்டிருப்பதைப் பார்த்தால் ஒவ்வொரு நாளும் ஒரு மனிதன் செத்தான், ஒரு மாடு செத்தது, லாரி உடைந்து போனது என்கிற நிலைமையை நாம் பார்க்கும்கொண்டிருக்கிறோம். இந்த மாத்திர நிலைமைக்குக் காரணம் என்ன? இராத்திரி கண் விழித்துக்கொண்டு லாரி ஓடுவதுதான். ஆகவே இராத்திரி 10 மணிக்கு மேல் போக கூடாது என்று உத்தரவு போட வேண்டும். அப்போதுதான் இது போன்ற ஆக்ஸிடண்டுகளை நிறுத்த முடியும். அதே போன்று தான் டிரைவர்களுக்கு ஐந்து வருடத்திற்கு ஒரு முறை லைசென்ஸ் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அவர்களுக்கு இன்றைக்கு கொடுக்கப்படுகிற சம்பளம் போதாது. அவர்களுடைய சம்பள விஷயத்தையும் மற்றுமுள்ள குறைகளையும் விசாரணை செய்வதற்காக ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டும். அவர்களுடைய டாஸ் இப்போது காக்கியாக இருப்பதால் அவர்கள் வெயில் காலத்தில் கஷ்டப்படுகிறார்கள். எப்போதும் அவர்கள் தொப்பி அணிந்து கொள்ளவேண்டும் என்ற நிலைமையும் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் சர்க்கார் கவனம் செலுத்திப் பார்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்காக இந்த 12-46 அட்டைசரி கமிட்டி கூட ஒரு சிபாரிசு செய்து அனுப்பியிருக்கிறது. அது புறக்கணிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். அதையும் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஆகவே, இப்பொழுதுள்ள நிலைமையில் உடனடியாக 25 சத விசதம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்த வேண்டும். லாரிகளுக்கு மாகாணம் பூராவும் அனுமதி

[Sri V. K. Kothandaraman]

[5th April 1958]

கொடுக்க வேண்டும். குறைந்தபட்சம், முதல் தர முனிசிபல் எரியாக்க எலிவாது பஸ் ஸர்வீஸை தேசியமயமாக்கவேண்டும். அதன் மூலம் சர்க்காருக்கு பலவிதத்தில் வருமானம் கிடைக்கும். “Single man” எஸ்.டி.எக்குப் பதிலாக குறைந்தபட்சம் ஐந்துபேர்களைக்கொண்ட கமிட்டியை அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : கனம் சபாநாயகர்

அவர்களே, இந்த மோட்டார் வெகிள்ஸ் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் மான்யத்தின் மீது பேசுகையில் ஒரு சில விஷயங்களை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். மத்திய சர்க்காரில் இதே மான்யக் கோரிக்கையைப் பற்றிப் பேசும்பொழுது ஸ்ரீ இராய் பகதூர் அவர்கள், சென்னை மாகாணத்தில் போடுகின்ற வரியில் 75 சதவிகிதத்தை அகில இந்திய ரீதியிலே எல்லா மாகாணங்களுக்கும் பொருத்துப்படி அமைத்துவிடலாம் என்று சொன்னார்கள். அதைப்பார்க்கும்போது இந்த மோட்டார் வாகன வரி இங்கு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொள்கிறோம். ஆகவே அதையும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் வைத்து அகில இந்திய ரீதியிலே மத்திய சர்க்கார் கொண்டு வருவதற்கு முன்னதாகவே, நாமே 75 சத விகிதமாகக் குறைத்துவிட்டால் நலமாயிருக்குமென்று நினைக்கிறேன். சற்று வரிப்பணத்தைக் குறைத்துக் கொடுத்தால், ஓவர் லோடிங்கைக் குறைப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

பஸ் பெர்மிட்டுகளைக் கொடுப்பது எப்படி, எப்படி வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்காக எப்படி சட்டங்களையும் விதிகளையும் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று பார்க்கும்போது ஆக்ட் 150/1956-ஐ மத்திய சர்க்கார் இந்தியா பூராவக்கும் மோட்டார் வாகனங்கள் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனை அந்த சட்டத்தின் அடிப்படையில் அமல் செய்யவேண்டுமென்பதற்காக கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதே சட்டத்தில் அந்தந்த மாகாணங்களின் சூழ்நிலைக் கெற்ப அந்தச் சட்டத்துக்கு உட்பட்டு மாகாணங்கள் விதிகளைச் செய்துக் கொள்ளலாம் என்ற “Rule making power” அதிகாரம் இருக்கிறது. அப்படி விதிகளைச் செய்யும் அதிகாரத்தை நமக்குக் கொடுத்திருந்த போதிலும், இன்னும் நம்முடைய மாகாணத்தில் அந்த விதிகள் ஏற்படுத்தப்படவில்லை. அதன் காரணமாக மத்திய சர்க்கார் சட்டத்திற்கும் நம்முடைய விதிகளுக்கும் முரண்பாடு ஏற்படும் சூழ்நிலை இருப்பதால், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இதை உடனடியாகக் கவனித்து, இந்த விதிகளை ஏற்படுத்துவதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் பர்மிட்டுகளை வழங்குவது எப்படி, எப்படி வழங்கிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்கும்பொழுது, தவறான வழியிலே தோற்கடித்துவிட்ட காங்கிரஸ்காரருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டது என்று ஒரு சிலர் சொன்னார்கள். அப்படிக் கொடுக்கப்பட்டது என்றால், அவரைக் கெடுப்பதற்காகத்தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் தவிர, அவர் வாழ்வதற்காக அல்ல. பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பது ஆர்.டி.எ.-யோடு நின்றுவிடுவது அல்ல. அதற்கு மேல் எஸ்.டி.எ.-க்குப் போகிறார்கள். அதற்குப் பிறகு ஹைகோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள். அதற்கும் மேலே சப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள். இன்றைக்கு ஏதாவது ஒரு கேஸ் சப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு தவறாமல் போகிறது என்றால் அது பஸ் பர்மிட் சம்பந்தமான வழக்காகத்தானிருக்கும். வேறு எதுவும் இருக்காது. அந்த வகையிலே கீழே ஆர்.டி.எ. காங்கிரஸ்காரருக்கு பர்மிட் கொடுத்திருந்தாலும், அவர் ரூபாய் 40,000 போட்டுப் பஸ் வாங்கி விட்டாலும் மேலே அப்பீலுக்கு போகும்பொழுது அவர் கதி “அதோகதி” யாகிறது. அவர் வழக்குத் தள்ளுபடியாகிறது. 40,000 ரூபாய் முதல் போட்டு, கடைசியில் அதை ரூபாய் 20,000-க்காவது விற்க வழியிருக்கிறதா என்று திண்டாடவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. நிலைமை அப்படி இருக்கிறது என்றால், அவர் வாழக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறதா என்று கேட்கிறேன். ஆகையால், தவறான முறையில் கட்சிப் பற்றோடு பெர்மிட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன என்று சொன்னால், அவர்கள் அனுபவக்

5th April 1958] [Srimathi T. N. Anandanayaki]

குறைவினால் தான் அப்படி பேசுகிறார்களேயொழிய வேறு எந்தக் காரணத்தாலும் அல்ல என்றே என் போன்ற தேசியவாதிகள் முடிவுக்கு வரவேண்டியிருக்கிறது.

பஸ் பெர்மிட்டுகள் சம்பந்தமாக ஜி.ஓ. நெ. 1298 போட்டு, 1956-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 26-வயிலிருந்து அமுலில் இருக்கிறது. அதாவது ஐந்து பஸ்கள் வரை ஒருவர் செளகரியமாக வைத்திருக்கலாம், அப்படியிருந்தால் தான் அது “viable unit” என்று வைத்திருக்கிறார்கள். பொருளாதாரத் துறையிலே இந்த பஸ் தொழிலை ஒருவர் நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டுமென்றால், குறைந்த அளவு ஐந்து பஸ்கள் வரை சலுகைகள் காட்ட வேண்டுமென்று இருக்கிறது. இதற்காக “மார்க் லிஸ்டம்” என்ற ஒரு முறையை வைத்திருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே பஸ் வைத்து நடத்து பஸ்களுக்கு அவர்களுடைய “technical experience”-க்காக மார்க் கொடுக்கப்படுகிறது. தவிர, அவர் வொர்க்ஷாப் வைத்திருந்தால் அதற்கு மார்க் கொடுக்கப்படுகிறது. அப்புறம் “Place of business” என்பதற்காக, பஸ் ஒடும் வழியில், ரூட்டின் மேல் இருந்தாலும் சரி, அல்லது டர்மினஸில் இருந்தாலும் சரி, அதற்காக மார்க் போடுகிறார்கள். “All things being equal viable unit must be taken into consideration” என்று ஜி.ஓ.-வில் இருக்கிறது. இதையெல்லாம் பார்த்து மார்க்கை வைத்துக்கொண்டு கொடுக்கிறார்கள். இதன்படி 5 பஸ்களுக்கு மேலிருந்தால் “0” போடுகிறார்கள். ஐந்துக்குக் குறைவாக இருந்தால் அவர்கள் பஸ்கள் வைத்திருக்கும் எண்ணிக்கைக்குத் தக்கவாறு, 1, 2, 3, என்று மார்க் போடுகிறார்கள், அப்புறம் மேலே சொன்ன விதிகளின்படி மார்க் கொடுத்து, அந்த இரண்டையும் கூட்டி யாருக்கு மார்க் அதிகமாக வருகிறதோ அவருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். அதிலே ஒன்றும் தவறு கிடையாது. வைத்து சட்டமாக இருக்கக்கூடாது என்று “மார்க்கிங் லிஸ்டம்” முறையை வைத்து சர்க்கார் அப்போதைக்கப்போது உத்தரவிட்டு, அதன்படி நடக்கவேண்டுமென்ற உன்னத எண்ணத்தினால் ஒரு ஒழுங்கு முறையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இதை அமல் நடத்தும்போது பல சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. ஐந்துக்குக் கீழே பஸ்கள் இருந்தாலும் அவருக்கு பெர்மிட் கிடைப்பதில் சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. ஏனென்றால் அவருக்கு “workshop facilities” கிடையாது. டி.வி.எஸ்.ஐ. போன்ற குறிப்பிட்ட பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் தான் மாகாணம் பூராவிலும் வொர்க்ஷாப் வைத்துக்கொள்ள முடிகிறது. அதற்காக அவர்களுக்கு இரண்டு மார்க் கொடுக்கிறார்கள். அந்த வொர்க்ஷாப்பில் எந்தெந்த அங்கங்கள் இருக்கவேண்டுமோ, அவைகள் எல்லாம் இருந்தால் தான் இரண்டு மார்க்குக் கொடுக்கப்படும். குறைவாக இருந்தால் “பிராக்ஷன்” மார்க் கொடுக்கிறார்கள். 1-7/8, 1-5/8 என்றெல்லாம் மார்க் கொடுக்கிறார்கள். 1 மார்க்குக்காக ரூபாய் 40,000 போட்டு பஸ் வாங்குகிறவரின் வழக்கு கடைசியில் தள்ளப்படுகிறது. உயர் நீதி மன்றத்திலே. நல்லெண்ணத்தான் இந்த முறைக்கொண்டு வந்திருந்தாலும், பெரிய பெரிய “Fleet operators”-க்குத் தான் அது அனுகூலமாக இருக்கிறது. அவர்களுக்குத்தான் வொர்க்ஷாப் facilities இருக்கிறது. அதிகமான பஸ்களை வைத்திருப்பவர்கள் “sector qualification”-க்காக மார்க் வாங்கிவிடுகிறார்கள். ஒரு மார்க்கை அடித்துக்கொண்டு போகிறார்கள். அப்புறம் “place of business” க்காகவும் மார்க்கை வாங்கிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஐந்துக்கு மேலே பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் “0” மார்க் வாங்கினாலும் கூட, 5-க்குக் கீழே பஸ் வைத்திருப்பவர்களைவிட அவர்களுக்கு மற்ற வசதிகள் இருப்பதினால், அதிக மார்க்கைப் பெற்று பெர்மிட் கிடைத்துவிடுகிறது. “சோஷலிஸ சமுதாயம் அமையவேண்டும்” என்ற முறையில் 5 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஆதரவு காட்டக்கூடாது என்று தான் இப்படியெல்லாம் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால் அதை அமல் நடத்து வதில் இருப்பதன் சங்கடங்கள் காரணமாக, 5 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் முதலாளிகளுக்குத்தான் சலுகைகள் கிடைக்கின்றன. “புதிதாக வருபவர்கள்” (new entrants) என்று கூறுகிறோமே அவர்களுக்கு வழியே கிடையாது. புதிதாகத் தொழிலுக்கு வந்தால் அவர்கள் மொட்டைதான் அடிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகையினால்

[Srimathi T. N. Anandanayaki] [5th April 1958]

தான் யாரும் இந்தத் தொழிலுக்குப் புதிதாக வருவது கிடையாது. “செக்டர் குவாலிபிகேஷன்”, இன்னும் இதர வசதிகளும் இருப்பதால் “fleet operators-க்குப் போக மிஞ்சினால்தான் புதிதாக வருபவருக்குக் கிடைக்கிறது. இந்த சங்கடங்களின் காரணமாக ஹைகோர்ட்டில் ஒரு ரிட் பெட்டிஷன் வந்து அந்த ரிட்பெட்டிஷன் (W.P. 964/57) பேரில் ஸ்ரீ பால கிருஷ்ணய்யர் அவர்கள் தீர்ப்பளித்திருக்கிறார்கள். புதிதாக வருபவர்களைத் தனியாகப் பிரித்து அவர்களுக்கு மார்க் கொடுத்து அவர்களில் சிறந்தவரைத் தேர்ந்தெடுக்கலாம், அதேமாதிரி மற்ற யூனிட்களை எல்லாம் ஒன்றாக வைத்து அவர்களுக்கு மார்க் கொடுத்து அவர்களில் அதிகம் மார்க்கு வாங்குகிறவர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார். புதிதாக வருபவர்களையும் ஏற்கெனவே தொழில் செய்துகொண்டிருப்பவர்களையும் ஒன்றாகச் சேர்ப்பது நியாயமில்லை என்று அவர் சொல்லியிருக்கிறார். அப்படிப் பார்த்தாலும் fleet operators-க்குத் தான் போகும். ஏனென்றால் அவர்களுக்குத் தான் “செக்டர் குவாலிபிகேஷன், place of business, workshop facilities, technical experience” வசதிகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. ஆகையால் புதிதாக வருபவர்களுக்கு 25 சதவிகிதம், அதாவது புதிதாகக் கொடுக்கிற ரூட்டுகளிலே 25 சதவிகிதம் அவர்களுக்கு ஒதுக்கி வைத்தால் அவர்கள் முன்னேறுவதற்கு வழியிருக்கும். அது முடியவில்லையென்றால், புதிதாக வருபவர்களுக்கு அதிகமான குவாலிபிகேஷன் இல்லாமல் இருந்தாலும்கூட, அவர்கள் ஐந்துக்குக் குறைவாகப் பல்கள் வைத்திருந்தால், அவர்களைத்தான் “prefer” பண்ணவேண்டும். இந்த ஜி.ஓ.-வை நாம் அடிக்கடி மாற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆகவே இதற்காக ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு, நடைமுறையில் இருக்கிற தொந்தரவுகளைல்லாம் பரிசீலனை செய்து அதைத் திருத்தி அமைத்தால் நல்லது. நான் வக்கீல் தொழில் ஆரம்பித்தபோது 3 பல்கள் வைத்துக்கொள்ள லாமென்று இருந்தது. அப்பறம் அது 10 ஆகி, இப்பொழுது 5 ஆகி விட்டது. இப்படிச் சும்மா சும்மா இதை மாற்றிக்கொண்டிருந்தால் ஆர்.டி.ஏ.-க்கே கஷ்டமாக இருக்கும். இதை எல்லாம் ஆலோசித்து சிறந்த முறையில் ஒரு ஏற்பாட்டை அமைச்சர் அவர்கள் காலத்திலேயே செய்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இன்னொரு விஷயத்தையும் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது லாரிகள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் ரூட்டுகளை எல்லாம் ஸ்டான்டர்ட்டைச் செய்து ஸோனல் லிஸ்டம் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு உதாரணம் சொல்லுகிறேன். இப்பொழுது ஸ்டான்டர்ட்டைச் செய்திருக்கிற ரூப்படி பார்த்தால் அரந்தாங்கி, தஞ்சாவூர், திருச்சி, திண்டுக்கல், பழனி என்று வருகிறது. ஆனால் லாரி ஆப்பரேட்டர்கள் கேட்டிருக்கும் ரூட் என்னவென்றால், அரந்தாங்கி, புதுக்கோட்டை, மேலூர், மதுரை. இப்படிப் போனால் 85 மைல் தான் ஆகும். அவர்கள் சொல்லுகிற ரூப்படி 150 மைல் ஆகிறது. லாரிகள் குறைந்த அளவு தூரம் பிரயாணம் செய்தால் தான் செலவு கம்மியாகும். இதை விட்டுவிட்டு மூக்கை சுற்றித் தொடவேண்டும் என்று சொன்னால் பலவிதமான தகராறுகள் ஏற்படுகின்றன. அமைச்சர் அவர்கள் இவைகளையெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து லாரி சொந்தக்காரர்கள் எந்த ரூட்டை கேட்கிறார்களோ அந்த ரூட்டை கொடுக்கவேண்டும். அவர்கள் கேட்கின்ற ரூட்டிற்கு பெர்மிட் கொடுக்காமல் சுற்றிப் போகக்கூடிய ரூட்டுக்கு பர்மிட் கொடுத்தால் பண்டங்களை எடுத்துக்கொண்டு போவதில் தாமதம் ஏற்படும். லாரிக்கு எந்த ரூட்டில் லோட் கிடைக்கும் என்பது லாரிக்காரர்களுக்குத்தான் தெரியும். இதை யெல்லாம் ஆராய்ந்து பார்த்து, வியாபாரம் சரியான சூழ்நிலையில் நடக்கும்படியான முறையில் பெர்மிட்டுகள் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இன்னும் ஒரு பாயின்ட் . . .

(ஸ்பீகர் மணி அடிக்கவே, அங்கத்தினர் பேச்சை முடித்துக் கொண்டார்.)

SRI P. VEDAMANICKAM : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மோட்டார் வாகன மான்யத்தை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இப்பொழுது மோட்டார் வாகன வசதிகள் மிகவும் முன்னேறி இருக்கின்றன. குறிப்பாக என்னுடைய மாவட்டத்தில் 5 புதிய ரூட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அரை

5th April 1958] [Sri P. Vedamanickam]

மணிக்கு ஒரு பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இதற்காக நான் நன்றி தெரிவிக்கிறேன். அது மட்டும் அல்ல. 200, 300 மைல்களுக்கு—திருச்சியிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்கும், சிதம்பரத்திலிருந்து மதராசு கும்—எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதில் உட்கார நல்ல வசதிகள் இருக்கின்றன. 'ரெஸ்ட்' எடுப்பதற்குச் சௌகரியமாக இருக்கிறது. 'ரேடியோ' வசதியும் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

ஜில்லாவாரியாகப் பர்மிட்டுகள் கொடுக்கும் முறையை மாற்றவேண்டும். இப்பொழுது எனது மாவட்டத்தில் கலெக்டரும், ஆர்.டி.ஓ.-ம் இதைச் செய்கிறார்கள். இதல் சில 'நான்அபிஷியல்ஸ்' இருக்கவேண்டும். சில பேர்களுக்கு அதிகாரிகளை அணுக முடிவதில்லை. அதிகாரிகளும் சர்வாதிகார ரோரணையிலேயே இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால் அந்த கமிட்டிகளில் 'நான்அபிஷியல்ஸ்' இருந்தால் அவர்கள் மூலமாக பல நன்மைகள் கிடைக்கும்.

இந்த பஸ் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயத்தில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் மிகவும் மோசமாக நடத்தப்படுகிறார்கள். திருச்சிராப்பள்ளி, வட ஆற்காடு மாவட்டங்களில் இரண்டு தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குப் பெர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்பட்டன. சர்க்கார் நல்ல நோக்கத்தோடு இப்படிச் செய்தாலும் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் எல்லோரும் சேர்ந்து இந்த பஸ் பர்மிட்டுகளை காண்சல் செய்யும்படி அப்பீல் செய்துவிட்டார்கள். இதனால் அந்தத் தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் கடன்பட்டு, பிச்சை எடுக்கும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால் அரசாங்கம் இந்த ரூட்டுகளை கொடுக்கிற போதே சில சத விதம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு என்று கொடுத்து, அவர்கள் முன்னேற்றம் அடையும்படி செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அது மட்டும் அல்ல. அரசாங்க உத்தியோகங்களிலும் மற்ற இடங்களிலும், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்குச் சலுகை அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

எங்கள் தாலுகாவில் 'காமாட்சி கம்பெனி' என்று ஒரு பஸ் கம்பெனி இருக்கிறது. அதில் 25 பஸ்கள் இருக்கின்றன. நூறு தொழிலாளிகள் இருக்கின்றனர். ஆனால் ஒரு ஹரிஜன்கூட அதில் இல்லை. நான் அனேக தடவை சிபாரிசு செய்தும் ஒரு ஆனைக்கூட எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. ரூட் பர்மிட்டுகளை கொடுக்கும்போது ஓரளவு தாழ்த்தப்பட்ட மக்களையும் ஏழை மக்களையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சர்க்கார் ஓர் உத்தரவு போடவேண்டும். அதைச் செய்தால் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு இந்த கம்பெனிகளில் வேலை கிடைக்கும். அரசாங்கத்திற்குப் போதுமான வருமானம் வேண்டுமானால் லாபகரமான பஸ் நிர்வாகத்தை ஓரளவு ஏற்று நடத்தவேண்டும். சென்னை நகரத்தில் பஸ்களை எடுத்து நடத்துவதுபோல் வெளியூர்களிலும் 100-க்கு 25 பங்காவது அரசாங்கம் எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

SRI P. S. CHINNADURAI : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, மோட்டார் நிர்வாக மான்யத்திற்கு எதிராகப் பிரேரேயைச் செய்யப் பட்ட வெட்டுப் பிரேரையை ஆதரிக்கிற முறையில் ஒரு சில வார்த்தைகளை சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இப்போது சுமார் 4,196 பஸ்கள் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. 7,333 லாரிகள் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆகமொத்தம் 12,000 மோட்டார் வாகனங்கள் பெரும்பாலும் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கையில் தான் இருந்து வருகிறது. இவர்கள்கூட சர்க்கார் வாகன வரியை சரியானபடி செலுத்துகிறார்களா என்பது எனக்குச் சந்தேகம். அப்படி வரியை அவர்கள் சரியானபடி செலுத்தியிருந்தால் இப்போது கிடைக்கக்கூடிய 4½ கோடி ரூபாயை விட அதிகப்படியாக வருமானம் கிடைக்கும் என்பது தான் என் நம்பிக்கை. 12,000 மோட்டார் வாகனங்கள் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கையில் தான் இருக்கிறது. அவைகள் பல புதிய ரூட்டுகளில் ஓடுகின்றன. இந்த ரோடுகள் யாருக்குச் சொந்தம்? இந்த ராஜ்ய மக்கள் அனைவருக்கும் தான் சொந்தம். இந்த ரோடுகளைப் பழுதுபார்ப்பதற்குப் புது ரோடுகளைப் போடுவதற்கும் யாருடைய பணம் செலவழிக்கப்படுகிறது. பொது மக்களுடைய பணம்தான் செலவழிக்கப்படுகிறது.

[Sri P. S. Chinnadurai]

[5th April 1958]

புதிய ரோடுகளைப் போடுவதற்கும், பழைய ரோடுகளைச் சீர்படுத்தி வதற்கும், அதிகப் பணம் செலவழிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் வாகன வரி மூலம் எவ்வளவு பணம் கிடைக்கிறதோ அதைவிட அதிகமான தொகையை நாம் செலவழிக்கிறோம். ஆகையினால் பொதுமக்கள் மோட்டார் வாகனங்களை எந்த முறையில் கட்டுப்படுத்தி நிர்வகிக்கவேண்டும் என்று சொல்வதற்கு அவர்களுக்கு நிச்சயமாக உரிமை இருக்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த மோட்டார் வாகனங்கள் அத்தனையும் ஏன் அரசாங்கம் உடைமையாக்கிக் கொள்ளக் கூடாது? இந்தப் பிரச்சினையைப்பற்றி இந்தச் சபையில் பல முறை பேசப் பட்டிருக்கிறது. இந்த ஆண்டிலும் பேசியிருக்கிறார்கள். சோஷலிஸ்கொள்கையை ஏற்றுக்கொண்டிருப்பதாக அமைச்சர்கள் இந்தச் சபையிலும், வெளியிலும் சொல்லுகிறபோது ஏன் 12,000 மோட்டார் வாகனங்களை தனிப்பட்டவர்களின் நிர்வாகத்தின் கீழ் இருப்பதற்கு அனுமதிக்கவேண்டும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. சாதாரண காலங்களிலும் கூட மோட்டார் வாகனங்களின் மூலமாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 10 கோடி ரூபாய் வருமானம் வரும் என்று எதிர்பார்க்கலாம். இப்பொழுது கிடைக்கிற 4½ கோடி ரூபாய் வரி போக மேலும் 10 கோடி ரூபாய் அவர்களுக்கு வருமானம் வருகிறது. இந்த லாபம் தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கிடைத்து வருகிறது. மிகப் பெரிய வருமானம் வருகிற இந்தத் தொழிலை ஏன் சர்க்கார் தனிப்பட்டவர்கள் கையில் விட்டுவைத்திருக்கவேண்டும் என்று எனக்கு புரியவில்லை. அரசாங்கம் சோஷலிஸ்ட் கொள்கையை அனுஷ்டிப்பவர்களானால், அதை நடைமுறையில் நிறுபிக்கவேண்டும். ஆகையால் பஸ் போக்குவரத்தை, லாரி போக்கு வரத்து—இவைகளை தனிப்பட்டவர்களுக்கு விட்டு வைத்திருப்பது கொஞ்சம்கூட பொருந்தாது என்று நான் மிகவும் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் இதை ஏற்று நடத்துவதில் பல கஷ்டங்கள், சிக்கல்கள் இருக்கலாம் என்று கூறப்படுகிறது. பஞ்சாயத்துகளுக்குப் போதிய வருமானம் இல்லை. முனிசிபாலிட்டிகளுக்குப் போதிய வருமானம் இல்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இந்த பஸ் போக்குவரத்தையும் லாரி போக்குவரத்தையும் பஞ்சாயத்துகளும், முனிசிபாலிட்டிகளும் நடத்துவதற்கான உரிமையை ஏன் வழங்கக்கூடாது.

கோவை நகர சபை பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்து நடத்துவதற்கான ஒரு திட்டத்தை இந்த அரசாங்கத்திற்குச் சமர்ப்பித்திருக்கிறது என்று நான் அறிகிறேன். அதன் மூலமாக அவர்கள் வருமானத்தை பெருக்கிக் கொள்வதோடு நகர மக்களுக்கும் நன்மை செய்யலாம் என்று அவர்கள் கருதுகிறார்கள். இதை அவர்கள் ஏன் அனுமதிக்கக்கூடாது. இந்த I p.m. ராஜ்யத்தில் ஜில்லா போர்டுகள் ஒழிக்கப்பட்டு, அதற்குப் பதில் பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் வரப்போவதாகத் தெரிகிறது. இந்த நிலையிலே, வருமானம் வரும் என்ற நிலையில் பஞ்சாயத்துகளும், முனிசிபாலிட்டிகளும் சேர்ந்து ஒரு டிரான்ஸ்போர்ட்டு கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்திக்கொண்டு பஸ் போக்குவரத்தை லாரி போக்குவரத்தை நிர்வகிக்க அரசாங்கம் ஏன் ஏற்பாடு செய்யக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். அப்படிச் செய்தால் பல கோடி ரூபாய் தனியார் பெட்டகங்களுக்குப் போவதற்குப் பதிலாக மக்களின் பொது பெட்டகத்திற்குச் செல்வது சாத்தியமாகும். இது தனிப்பட்டவர்களுடைய இலாபத்திற்குத் தான் என்று இருக்கக்கூடாது என்பதை வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏன் தனிப்பட்டவர்களுடைய ஏகபோகமாக இருக்க விதிகள் இருந்துகொண்டு இருக்கின்றன? ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் ஒருவருக்கு கொடுக்கக்கூடாது என்று இருந்தபோதிலும் பிரத்தியட்சமாக ஒரே குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் பலர் வைத்துக் கொள்கிறார்கள்.—அண்ணன், தம்பிகள், மாமன், மைத்துனர்கள், மனைவி மக்கள் என்று பல பேர்கள் பகிர்ந்து கொள்கிறார்கள். ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது என்பதைச் சாமர்த்தியமாக சட்ட வல்லுனர்களை வைத்துக்கொண்டு தங்களுக்கு இலாபகரமாக செய்துகொள்ளுகிறார்கள். இந்த ஏகபோக முறையானது ஒழியவேண்டுமென்று குறிப்பிடக்கொள்கிறேன்.

பர்மிட் கொடுக்கும் முறையிலே கொஞ்சம் தாராளத் தன்மையை அனுசரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். யார் கேட்டாலும், ஏழை கேட்டாலும் பணக்காரர் கேட்டாலும் பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும்.

5th April 1958]

[Sri P. S. Chinnadurai]

ஆனாலும் எனக்கு நம்பிக்கை இல்லை. ஒரு பஸ் வாங்க ரூ. 40 அல்லது 50 ஆயிரம் வேண்டும். எந்த ஏழையும் தனியாக இவ்வளவு தொகை வைத்து நடத்த முடியும் என்று. ஒரு சமயம் கூட்டுறவு சொஸைடி மூலமாக ஒருகால் முடியலாம். ஆகையினால் யார் நடத்த வருகிறார்கள் அவர்களுக்குத் தாராளமாக கொடுத்தால் பிரயாணிகளுக்காவது நல்ல வசதி கிடைக்கும். இப்பொழுது கிராமப் புறங்களில் ஓடும் பஸ்கள் “கன்டர்” பண்ணவேண்டிய நிலையிலே இருக்கின்றன. இங்கெல்லாம் ரேட்டு க்வின் போன்ற அழகான பஸ்களில் செல்லுகிறோம். அப்படி இங்கே பிரயாணம் செய்துவிட்டு கிராமப்புறங்களிலே செல்லும்போது அவைகள் ரொம்ப கேவலமாக இருப்பது தெரிகிறது. அங்கெல்லாம் நல்ல பஸ்களை வைத்து ஓட்டுவதற்கு சர்க்கார் கவனம் செலுத்தவேண்டும்.

பர்மிடபடி 150 மைல் ஓட்டலாம் என்று இருக்கிறது. ஏற்கெனவே 100 அல்லது 50-வது மைலுக்கு மட்டும் வைத்திருந்தவர்களுக்கும், புதிதாக ஓட்டுபவர்களோடு இந்த அதிகமான தூரத்தைக் கொடுப்பதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் யோசிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகள் சம்பந்தமாக ஒரு வார்த்தை. ஒவ்வொரு நகரத்திலும் பிரைவேட் டாக்ஸிகள் இருக்கின்றன. சர்க்காரோடு இவைகளை உபயோகிக்கிறார்கள். (குறுக்கீடு) ஒன்றிரண்டாண்டு ரிப்போர்ட்டு செய்யலாம். ஆனால் ஏகமாக இருந்தால் என்ன செய்வது? அதில் வரும் வருமானம் ஏராளமென்பது என் அபிப்பிராயம். இப்படி பிரைவேட் டாக்ஸிகள் இருப்பது சரியல்ல.

ரயில் போக்குவரத்தைக் காட்டிலும் பஸ் போக்குவரத்தில்தான் மக்களுக்கு அதிக ஈடுபாடு. ஏனெனில் சீக்கிரமாக செல்லக்கூடியவை பஸ்கள். ஆகையினால் ‘துரு பஸ்கள்’ அதிகமாக விட அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். மதுரைக்கும் திருச்சிக்கும் விட்டால் மிகவும் சிறந்ததாக இருக்கும். லாரி போக்குவரத்து ரயில் போக்குவரத்தைவிட விரைவாக சாமான்களை எடுத்துச் செல்ல வசதி இருப்பதால் மக்கள் லாரி போக்குவரத்தை அதிகமாகப் பயன்படுத்துகிறார்கள். ஒழுங்குபடுத்த துரு பஸ் ஸ்டாக்கு இருப்பதுபோல டைபிங்ஸ் வைக்கவேண்டும். சென்னையிலிருந்து கோவை, கள்ளிக்கொட்டை போன்ற இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு டைபிங்ஸ் வைத்து குறிப்பிட்ட நேரத்தில் செல்லவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்தால்—இத்தனை மணிக்குப் பிறகு போவதை தடை செய்யவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை—மக்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் கவனமாக இருந்து அவைகளில் தங்கள் சாமான்களை அனுப்ப முன்வருவார்கள். இதைக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* THE HON. SRI V. RAMIAH : சபாநாயகர் அவர்களே இன்று இந்த போக்குவரத்து இலாகா சம்பந்தப்பட்ட மாய்க் கோரிக்கையில் இந்த இலாகா இன்னும் திறம்பட வேலை செய்யவேண்டுமென்று நல்ல கருத்துக்கள் சொன்ன கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு எனது மனமார்ந்த நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட மாய்க் கோரிக்கை மீது வந்திருந்த வெட்டுப்பிரேணைகளையும் பேசிய அங்கத்தினர்கள் கருத்துக்களையெல்லாம் ஆலோசனை செய்து பார்த்தால் இலாகாவின் முக்கியத்துவத்தை மறந்து குறிப்பிட்ட பிரச்சினையை வலியுறுத்திச் சொல்லி விட்டால் போதும் என்று அங்கத்தினர்கள் அபிப்பிராயப்ப்டார்களோ என்று சந்தேகிக்கிறேன். இன்று விவாதத்தில் எழுப்பப்பட்ட பர்மிட் வழங்கும் முறையில் யார் வழங்கவேண்டும் என்ற பிரச்சினை மட்டும் மிகவும் வலியுறுத்தப்பட்டது. ஆனால் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட மற்ற பெரிய பிரச்சினைகள் ஒதுக்கி வைக்கக்கூடிய நிலைமையை பார்த்தால் எனக்கு மனக் கஷ்டம் ஏற்பட்டது. இந்த இலாகாவை பொருத்தவரை பெர்மிட் வழங்கும் வேலை மிகமுக்கியமான வேலை என்று ஒப்புக்கொண்டாலும் இந்த இலாகாவின் முக்கிய பொறுப்பு போக்குவரத்து வசதியை நாம் நல்ல முறையில் எல்லா மக்களுக்கும் பயன்தரக்கூடிய முறையிலே அமைக்கவேண்டும் என்பது தான். இன்றைக்கு கனம் கோட்டை ராமன் பேசும்போது இந்த இலாகாவிலிருந்து அரசாங்கத்திற்கு, நாலரைக் கோடி ரூபாய் கிடைக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அது இந்த இலாகா

[Sri V. Ramiah]

[5th April 1958]

வுக்கு நேரிடையாக வரக்கூடிய வருமானம். மற்ற இனங்கள் மூலம் வரக்கூடியது ஒரு கோடி ரூபாய்க்கு மேல் இருக்கும் என்பதை சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதோடு கூட தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கையைப் பார்த்தோமேயானால் இன்றைக்கு டிரைவர்கள், கண்டெக்டர்கள் என்கிற முறையில் கிட்டத் தட்ட 4,000 ஊழியர்கள் சம்பந்தப்பட்டு இருக்கிறார்கள். மேலும் இந்தத் தொழிலுக்கு வேண்டிய சிறு தொழில்களை எடுத்துக்கொண்டால் அதிலும் ஏராளமான பொது மக்கள் சம்பந்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய முன்னேற்றம் வாழ்க்கை இவற்றை மனதில் கொண்டு இந்த இலாகாவை தன் வேலையை பரிசீலனை செய்யவேண்டும். இன்னும் அதிகமாக கவனம் செலுத்தவேண்டிய பகுதி பிரயாணிகள் பகுதி. அவர்கள்தான் இந்தப் போக்குவரத்தை முழுக்க முழுக்க ஆதரித்து நிற்பவர்கள். அவர்கள் சாதாரண நடுத்தர வகுப்பைச் சேர்ந்த மக்கள். அவர்களுடைய தேவைகளையெல்லாம் பூர்த்திசெய்ய இந்த இலாகா பரிசீலனை செய்து நல்ல முறையில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். இந்த முறையிலே இந்த இலாகா இயங்கவேண்டும் என்பது என் ஆசை. இன்றைக்கு இந்த இலாகாவிலிருந்து கொடுக்கக்கூடிய பர்மிட்டை தாராளமாக எழைகளுக்கும் கொடுக்கவேண்டுமென்றும் பல அங்கத்தினர்கள் கூறினார்கள். தாராளமாகக் கொடுப்பதில் ஆட்சேபம் இல்லை. கனம் சின்னதுரை அவர்கள் சொன்னார்கள் இந்த இலாகா வின்கீழ் 4,000 வண்டிகள் ஒடிக்கொண்டு இருக்கின்ற என்று.

1-10
p.m.

இது போதாது. இதை இன்னும் குறைந்தது 25 சத விதம் அதிகப் படுத்த வேண்டும் என்று உணர்ந்து அதிகாரிகளைக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய முடிவு இன்னும் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கவில்லை. காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அதற்குப் பல காரணங்கள் இருக்கின்றன. அவைகள் பரிசீலனையிலிருக்கின்றன. வேகமாக ஒரு முடிவு காண வேண்டும். விஸ்தரிப்பை விரிவாகச் செய்யவேண்டும் என்ற அக்கறை எனக்கும் இருக்கிறது. இந்த இலாகா நல்ல முறையில் நடைபெறவேண்டும் என்பதற்காக நான் இந்த இலாகாவின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு பல ஜில்லாக்களுக்குச் சென்று அங்கங்கே இருக்கக் கூடிய பஸ் சொந்தக்காரர்களைக்கண்டு பேசி, லாரி சொந்தக்காரரானையும் கண்டு பேசி, அந்தச் சமயத்தில் சட்டசபை உறுப்பினர்கள் வந்தால் அவர்களையும் கலந்து கொண்டு, மற்றும் கூட்டத்திற்கு வந்திருந்தவர்களையும் கேட்டு, இந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் ஒரு நல்ல மாறுதலைச் செய்ய வேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டு வருகிறேன். தனிப்பட்டவர் விருப்பம் படி நிர்வாகம் நடக்காமல் ஒரு முறையாக நடக்கவேண்டும் ஆங்கிலத்தில் “லிம்ஸ் அண்ட் பான்சீஸ்” என்று சொல்லுவார்களே அப்படி இல்லாமல், அந்த முறையில் இந்த இலாகா தொடர்ந்து நடக்கக்கூடாது என்ற ஆசையில் இதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொண்டு வருகிறேன். இன்னும் நான் செங்கற்பட்டு ஜில்லாவிற்குப் போகவில்லை. மற்ற எல்லா ஜில்லாக்களுக்கும் சென்று எல்லாவையும் கலந்து ஆலோசனை செய்து அதன் மேல் வேலைகளைச் செய்து வருகிறேன். இன்னும் பல பிரச்சனைகள் பரிசீலனை செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. இந்தத் தொழிலைப் பொறுத்த மட்டில் இதற்கு ஒரு நிர்ந்தரமான நம்பிக்கை ஏற்பட வேண்டும். ஒரு ஸ்திரமான கொள்கையுடன் இந்தப் பிரச்சினையை நாம் அணுகிப் பார்க்க வேண்டும். இந்தத் தொழில் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் நல்லபோக்கு வரத்து வசதி இருக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையில் இதற்கு வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் வளர வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இப்பொழுது வேலை செய்து கொண்டு வருகிறேன். வையபிள் யூனிட் கண்டிப்பாக இருக்க வேண்டும். குறைந்த பட்சம் ஐந்து பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடியவர்களுக்கு வசதி கொடுத்து ஒரு நல்ல தரமுள்ள போக்குவரத்து இருக்க வேண்டும் என்று கருதி வேலை செய்து வருகிறோம். அந்தத் தொழிலை வளர்க்கவும், அதற்கு மற்ற சக்திகளை உண்டு பண்ணவும், அதை எந்த சூழ்நிலையில் அமைக்க முடியுமோ அந்தச் சூழ்நிலையில் அமைக்கவும் நல்ல வேலைகளைச் செய்து கொண்டு வருகிறோம். அந்த அடிப்படையில் பார்க்கும்போது இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய ஸ்தாபனங்களின் எண்ணிக்கையைப் பார்த்தால் இன்றைக்கு ஒன்று முதல் நான்கு வரையில் பஸ்களை

5th April 1958]

[Sri V. Ramiah]

வைத்து நடத்தும் ஸ்தாபனங்கள் சுமார் 352 இருக்கின்றன. அவர்களுக்கு ஐந்து பஸ்களை வைத்து நடத்துவதற்கு வேண்டிய சூழ்நிலையை உண்டு பண்ண வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த ரீதியில் இந்தப் பிரச்சனையை அனுக் வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட வசதிகளையும் அவர்களுக்குச் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மற்றும் அவர்களுக்கு முன்னேற்ற வேலைகளையும் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காகத் தான் இப்பொழுது மார்க்ஸ் சிஸ்டம் என்று வைத்திருக்கிறோம். இந்த மார்க்ஸ் சிஸ்டத்தைப் பற்றி நான் பல பகுதிகளில் பல மக்களைச் சந்தித்துப் பேசியதில் இது ஒரு நல்ல சிஸ்டம் என்று சொன்னார்கள். இந்த மார்க்ஸ் சிஸ்டத்தைப் பற்றி சிலர் மாறுபட்ட அபிப்பிராயம் கொண்டு ஹைக்கோர்ட்டுக்கு போய் அங்கே அதற்கு வேறு விதமாக அர்த்தம் செய்து அதன் பிறகு நாலேந்து மாத காலமாக இதில் நம்பிக்கை உள்ள அதிகாரிகள் கொஞ்சம் தைர்யமாக ஹைக்கோர்ட்டினுடைய தீர்ப்புக்கு மரியாதை கொடுத்து இதில் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் கலந்து கொள்வதற்குச் சந்தர்ப்பம் கொடுத்து நாலேந்து மாதங்களாக மற்றவர்களுக்கும் இதில் பர்மிட் கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அரசாங்கம் விரும்பக் கூடிய கொள்கை பிரகாரம் சிறு ஸ்தாபனங்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்க வேண்டும், அதைப் பலப்படுத்த வேண்டும். அதன் வாயிலாக நல்ல முறையில் இந்தத் தொழில் நடக்க வேண்டும் என்று இந்த மார்க்ஸ் சிஸ்டத்தை நல்ல முறையில் நடத்தி வருகிறோம். இன்னும் நல்ல முறையில் சிறு பஸ் சொந்தக் காரர்களுக்கு ஆதரவு கிடைக்கும் முறையில் இது நடத்தப்பட்டு வருகிறது. இதை இன்னும் எந்த முறையில் எப்படித் திருத்தி அமைக்கலாம் என்பதையும் பரிசீலனை செய்து வருகிறோம். விரைவில் இது சம்பந்தமாக ஒரு முடிவு காணலாம் என்று தோன்றுகிறது. மார்க்ஸ் சிஸ்டம் கண்டிப்பாக இருக்க வேண்டும். அதன் மூலமாக எல்லோருக்கும் பஸ்கள் கிடைத்து விடலாம். தனிப் பட்டவர்களுக்கும் கிடைத்து விடலாம். இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்து சூழ்நிலையை கவனித்தால் யார் வேண்டுமானாலும் பஸ்களை வைத்து நடத்தலாம், நல்ல முறையில் இலாபம் கிடைக்கும் என்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தாலும் அதற்குப் சில முக்கியமான காரணங்களும் இருக்கின்றன. அதைப் பற்றி கூட கனம் சின்னதுரை குறிப்பிட்டார். பல கோடிக்கணக்கான ரூபாயை செலவு செய்து ரஸ்தாக்களை மராமத்து செய்து பஸ்களை போக்குவரத்துக்கு நல்ல சூழ்நிலை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. எந்த விதமான கஷ்டமும் இல்லாமல் பஸ் போக்குவரத்து நடப்பதை நாம் இப்பொழுது பார்க்கிறோம். அதைப்போலவே பஸ்ஸை நடத்தக்கூடியவர்கள், அவர்களுடைய முயற்சி இல்லாமலேயே தொழிற்சாலையிலிருந்து உற்பத்தியாகி வரும் பஸ்கள் நல்ல விசாலமாக அதிக எண்ணிக்கையுடன் வீட்டுகள் அமைக்க வசதியுடன் வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். அதிகமான வருமானம் வந்து விடும் என்ற எண்ணத்தில் பல பஸ்கள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. அவர்கள் பிரயாணிகளுடைய நலனைப் பார்ப்பது இல்லை. அவர்களுக்கு உதவி செய்ய இந்தத் திட்டமானது எந்த முயற்சியும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. தொழிலாளர்களுக்கு வசதி ஏற்பட வேண்டும், முதலாளிகளுக்கு செளகரியம் ஏற்பட வேண்டும், அதே சமயத்தில் அரசாங்கத்துக்கு வருமானம் வரவேண்டும். இவைகளுக்கெல்லாம் பாதகம் ஏற்படாமல் அந்தத் தொழில் நடைபெறவேண்டும், அந்தத் தொழில் வளர வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் இப்பொழுது வேலைகள் நடந்து வருகின்றன. பஸ் சரித்திரத்தைப் பார்த்தால் சென்ற பத்து அல்லது பதினைந்து வருஷங்களாகத்தான் இந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் நடந்து வருவது தெரிய வரும். இதற்கு முன்பு இந்தத் தொழிலை நடத்தி வந்தவர்கள் கையில் இந்தத் தொழில் இப்பொழுது பெரும்பாலும் இல்லாமல் போய் விட்டதைக் கவனிக்க வேண்டும். இது கனம் பேருலேட்டர்ஸ் கைக்கு போய் விட்டால் நிச்சயமாக இது வளர முடியாது. எனம் அங்கத்தினர்கள் பர்மிட் வழங்கும் சம்பந்தமாக சில கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். அவைகளையெல்லாம் ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது. இந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் வளர வேண்டும், சிறு ஸ்தாபனங்கள்

[Sri V. Ramiah]

[5th April 1958]

நல்ல முறையில் வளர வேண்டும் என்ற ஆசையில் தான் இப்பொழுது கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. அதில் வேண்டிய ஆலோசனையும் செய்து வரப்படுகிறது. பஸ் தொழில் நல்ல முறையில் நடைபெறவேண்டும் அதற்கு வேண்டிய பல யோசனைகளைச் சொல்ல வேண்டும் என்று தான் நான் எதிர் பார்க்கிறேன். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சில அங்கத்தினர்களுக்கு தங்களுடைய யோசனைகளைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போனாலும் இதைத் தொடர்ந்து நான் அவர்களுடைய ஜில்லாவிற்குவரும்போது கூட அவர்களுடைய யோசனைகளைச் சொல்லலாம். அப்பொழுது கனம் அங்கத்தினர்களும் சொல்லலாம், பஸ் முதலாளிகளும் சொல்லலாம், தனிப்பட்டவர்களும் சொல்லலாம். மற்ற பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்டவர்களுடைய ஆலோசனையையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாகாணத்தைப் பொறுத்த வரையில், மற்ற மாகாணங்களில் சுற்றிப் பார்த்து விட்டு வந்த கனம் அங்கத்தினர்கள் சின்னதுரை, கோவிந்தசாமி, எதிர்க்கட்சித் தலைவர் முதலியவர்கள், குறிப்பிட்டார்கள், மற்ற மாகாணங்களில் நடைபெறுவதை விட நம்முடைய மாகாணத்தில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடைபெற்று வருகிறது என்று. அதையே நானும் ஒப்புக்கொள்கிறேன். ஆனால் நம்முடைய மாகாணத்திலேயே பார்த்தால் ஒரு ஜில்லாவில் நடைபெற்று வருவதைப்போல் மற்றொரு ஜில்லாவில் நடைபெறாமல் இருக்கிறது. நம்முடைய இராஜ்யத்திலேயே ஒரு ஜில்லாவிற்கு மற்றொரு ஜில்லா மாறுபாடுள்ளதாக இருக்கிறது. இதை நாம் மறந்து விடக்கூடாது. மாகாணத்தில் எல்லா பஸ்களுக்கும் அரசாங்கத்தினுடைய கண்காணிப்பு ஒரேவிதமாக இருந்த போதிலும் சில ஜில்லாக்களில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடந்து வருகிறது, சில ஜில்லாக்களில் நல்ல முறையில் நடைபெறவில்லை. சில ஜில்லாக்களில் பஸ் போக்குவரத்தை திறமையாக, கட்டுப்பாட்டுடன் நடத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள். நல்ல தன்மை வாய்ந்தவைகளாக நடத்தப்பட்டு வருகின்றன என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். மற்ற ஜில்லாக்களில் பார்த்தால் சட்டத்தை எப்படி மீறவேண்டுமோ அப்படி மீறிக்கொண்டு அதிகப்படியான வருமானத்தை எதிர் பார்த்துக்கொண்டு பிரயாணிகளுக்கு எந்தவிதமான சௌகரியத்தையும் செய்யாமல் இருப்பதையும் நாம் பார்க்கிறோம். படுமோசமான நிலைமையில் இருப்பதையும் நாம் பார்க்கிறோம். இரண்டொரு ஜில்லாவைப்பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். சில ஜில்லாக்களில் நல்ல முறையில் சட்ட திட்டங்களுக்குக் கட்டுப்பட்டு நடைபெறுகின்றன, என்பதும் சில ஜில்லாக்களில் சட்ட திட்டங்களுக்குக் கட்டுப்பாடாமல் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்காமல் நடைபெற்று வருவதையும் பார்க்கிறோம். அரசாங்கத்தின் உத்தரவினால் மட்டும் கட்டுப்பட்டு நடந்துவருவார்கள் என்பது அல்ல. அரசாங்கத்தின் உத்தரவினால் மட்டும் காரியத்தை சாதித்து விட முடியும் என்பது அல்ல. அந்தத் தொழிலில் சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு அந்தத் தொழில் வளர வேண்டும் என்ற ஆசை இருக்க வேண்டும். சில ஸ்தாபனங்கள் வைத்து நடத்தும் பஸ்களைப் பார்த்தால் நல்ல இரகமாக இருப்பதாக இல்லை. மக்கள் போற்றக்கூடிய வகையில் அவர்கள் பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கவில்லை. எல்லாப் பகுதிகளிலும் பஸ்கள் நல்ல ரூபத்தில் இருக்கின்றன என்று சொல்லிவிட முடியாது. ஆகவே இந்த விஷயத்திலும் பஸ் முதலாளிகள் ஒத்துழைக்க வேண்டும். பொது மக்களுக்கு நல்ல முறையில் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அதைப் போலவே இன்றைக்கு பலவிதமான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்று பல அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு வேண்டிய பல ஏற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதற்காகப் பல கட்டுப்பாடுகளையும் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஒவ்வொரு லாரியும் குறைந்தது எழுபது மைலுக்கு ஒரு தடவை போலீஸ் ஸ்டேஷனில் ரிப்போர்ட் செய்து கொள்ள வேண்டும். வேகமாக ஓடக்கூடிய வண்டிகளைப் பார்த்து அவைகளின் மீது போலீஸ் அதிகாரிகள் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். கெஜுப் பதிவுள்ள ஒவ்வொரு அதிகாரியும் இதைக் கண்காணிக்க வேண்டும். வேகமாக ஓடக்கூடிய வண்டிகளைக் கவனித்து ரிப்போர்ட் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அளவில் அரசாங்கம் உத்தரவுகளைப் போட்டிருக்கிறது. நல்ல முறையில் இது பலன் கொடுக்கும் என்று எதிர் பார்த்துத்தான் அப்படிப்பட்ட

5th April 1958]

[Sri V. Ramiah]

உத்தரவைப் போட்டோம். ஆனால் இது வரைக்கும் எந்த விதமான நடவடிக்கையையும் யாரும் எடுத்ததாக எனக்குத் தெரியவில்லை. இதை எல்லோரும் மனதில் கொள்ளவேண்டும். இது அவரவர்களுடைய பொறுப்பு. அவரவர்களுக்கு கடமை இருக்கிறது என்கிற நிலைமையில் விபத்துக்களைத் தடுப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். நல்ல ஸ்தாபனங்கள் நடத்தக்கூடிய பஸ்களோ அல்லது லாரிகளோ அதிகமாக எந்தவிதமான விபத்திற்கும் உள்ளாகாததை நாம் பார்க்கிறோம் அவர்கள் தங்கள் ஊழியர்களை நல்ல முறையில் கண்காணித்து வருகிறார்கள். தங்களுடைய ஊழியர்கள் கண்டிப்பாக குறிப்பிட்ட வேகத்தில்தான் போகவேண்டுமென்ற முறையை அவர்கள் கட்டாயமாக ஏற்படுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள். அதே ரீதியிலே எல்லா ஸ்தாபனங்களும், எல்லா முதலாளிகளும், சிறு ஸ்தாபனங்களைச் சேர்ந்தவர்களும் ஒத்துழைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கனம் அங்கத்தினர் சின்னதுரை அவர்கள் எப்படி லாரி ஓட்டுவதில் அதிகமாக சிறு ஸ்தாபனங்கள் இருக்கின்றனவோ, அம்மாதிரி பஸ்கள் ஓட்டுவதிலும் இருக்கலாம் என்று சொன்னார். கண்காணிப்புக்கு மீறிய சிறு ஸ்தாபனமாக இருந்தால் அதை நடத்தக்கூடியவர்களுக்கு எந்தவிதமான அக்கரையும் இல்லாமல் இருக்கும். அவர்கள் எப்படியாவது வருமானம் வந்தால் போதும் என்ற ஒரே குறிக்கோளோடு அந்த ஸ்தாபனத்தை நடத்துவார்களேயானால், பஸ்கள், லாரிகள் அதிகமான விபத்திற்கு உள்ளாகுமே தவிர, வேறு எந்தவிதமான நல்ல பலனும் கிடைக்காது. இந்தத் தொழில் வளரவேண்டும், “வையபின் யூனிட்டுகளின்” தரத்தை கண்டிப்பாக வளர்க்கவேண்டும், நம்முடைய ராஜ்யத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்னும் அதிகமான பஸ்கள் போக்குவரத்திற்கு கொடுத்து உதவவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய ஆசை. முதல் ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்திலிருந்து இன்று வரையில் தொடர்ந்து மராமத்து இலாகா நல்ல ரஸ்தாக்களை அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறது. நூற்றுக்கணக்கான கிராமங்களுக்கு ரஸ்தாக்கள் போடப்பட்டு தொடர்பு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக கிராமங்களிலுள்ள மக்களுக்கு போக்குவரத்திற்கு நல்ல வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும். அப்பொழுதுதான் விவசாயம் செய்யக்கூடிய மக்கள் தாங்கள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை ரோடுகள் மூலம் அவைகள் தேவைப்படுகின்ற இடங்களுக்கு எடுத்துச்சென்று விற்க முடியும். இதை மனதில் கொண்டுதான் 25 சத விக்கிம் லாரி போக்குவரத்தையும், பஸ் போக்குவரத்தையும் அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று உத்தரவு போடப்பட்டது. ஆனால் இப்பொழுது இந்த பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கக்கூடியவர்கள் பஸ் போக்குவரத்தை அதிகமாக விஸ்தரித்துவிட்டால் தங்களுடைய வருமானம் எங்கு குறைந்துவிடுமோ என்ற ஒரு பெரிய அச்சத்தால் அந்த உத்தரவை எப்படியாவது தடை செய்வதற்கு சட்ட வல்லுனர்களின் உதவியை நாடுகிறார்கள். பஸ் ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டத்தை வைத்துக்கொண்டு அதற்குள்ளான தடை அனைத்தையும் ஏற்படுத்துவதற்கு முயற்சி செய்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஏன் இந்த பயம் ஏற்பட்டது என்று எனக்கே புரியவில்லை. மக்களிடையே, அதிகமாக நடந்து செல்லும் பழக்கத்தை விட்டு, பஸ்களில் போகவேண்டுமென்ற மனப்பான்மை வளர்ந்துகொண்டே வருகிறது. அப்படியிருக்கும்பொழுது இன்னும் எத்தனை பஸ்கள் விட்டாலும், அதற்கு நிச்சயமாக ஆதரவு இருக்கும். ஆகையால் இதுவிஷயத்தில் இப்பொழுது இருக்கும் பஸ் முதலாளிகளுக்கு எந்த விதமான லீனை அச்சமும் வேண்டாம் என்பதை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். எல்லோரும் நன்றாக இதை உணர்ந்து, தங்கள் தங்கள் பகுதியில் இருக்கக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்தை இன்னும் விஸ்தரிப்பதுபற்றி பரிசீலித்து, அதை பொதுமக்களுக்கு நல்ல விதமாக பயன்படுத்தக்கூடிய ரீதியில் நல்ல ஆலோசனைகளை கூறவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் முதலில் பேசும்பொழுது இப்பொழுது அமைந்திருக்கக்கூடிய ஆர்.டி.எ. சரியான முறையில் இயங்கவில்லை, அவரால் இதை திறம்பட செய்ய முடியாது, இந்த அதிகாரம் ஒரு தனிப்பட்டவர் கையில் இருப்பதால் அரசாங்கம் அதில் குறுக்கிட்டு எதேனும் தப்பு தண்டா செய்துவிடமுடியும் என்ற ரீதியில் கொஞ்சம்

1-20
p.m.

[Sri V. Ramiah]

[5th April 1958]

அச்சக் கண்ணோட்டத்தோடு பேசினார்கள். அந்த மாதிரி அச்சக் கண்ணோட்டம் அவர்களுக்கு இருக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லை. நான் சில மாதங்களுக்கு முன்பு இதை பரிசீலனை செய்து பார்த்து, நல்ல விதமாக நடத்த முடியுமா என்பதை பரிசீலித்து, பின்னால் என்னுடைய அபிப்பிராயத்தை சொல்லுகிறேன் என்று சொன்னேன். 12 மாதங்களுக்குப் பிறகு, இந்தப் போக்குவரத்து இலாகாவின் நடைமுறையை பரிசீலித்த பிறகு, “டிரான்ஸ் போர்ட் அதாரிட்யோடு” பொது ஊழியர் யாரையும் கலந்து அவர்களுக்கு தொந்தரவு கொடுக்கவேண்டாம் என்ற என்னுடைய ஆசை உறுதியாக வருகிறது. இதை கலெக்டர் அவர்களிடமே விட்டுவிட்டால்தான் மிகவும் நன்றாக இருக்கும், யாருக்கும் தொந்தரவு இல்லாமல் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் அவர் எந்தப் பாதையில் எப்படி செல்லவேண்டும் என்பதற்கு வழி வகுத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்பதற்காக, ஓரளவுக்கு “மார்க் லிஸ்ட்” என்ற ஒரு ஏற்பாட்டை நாம் செய்திருக்கிறோம். கனம் அங்கத்தினர் செல்வராஜ் அவர்கள் பேசும்பொழுது ஆர்.டி.ஏ. இரண்டு மனுக்களின் பேரில் மார்க் போடக்கூடிய நேரத்தில் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த ஒரு மனுதாரருக்கு குறைவாக மார்க் வந்தபோதிலும், அதிகமான மார்க் வந்த மற்றொரு மனுதாரை விட்டுவிட்டு குறைவாக மார்க் வந்தவருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டதாக சொன்னார்கள். அது எப்படி முடியும் என்று எனக்கே புரியவில்லை. இது பகிரங்கமாக செய்யக்கூடிய ஒரு வேலை. கனம் அங்கத்தினர் செல்வராஜ் அவர்களுக்கு மற்றொரு மனுதாரருக்கு அதிகமாக மார்க் வந்துவிட்டது என்று தெரிந்துகொள்ளுவதற்கு சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்ட பிறகும் கூட, இது எப்படி ஏற்பட முடியும் என்பதை எனக்கு தெரியவில்லை. இதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் அவ்வளவு சலபமாக இதை விட்டுவிடமாட்டார்கள். கனம் அங்கத்தினர் அனந்தநாயகி சொன்னது போல், எஸ்.டி.ஏ. ஹைகோர்ட், சுப்ரீம் கோர்ட் வரையில் போய் பார்த்துவிட்டு வந்துவிடுவார்கள். தப்பான முடிவுகள் ஏற்படாமல், இந்தத் தொழிலில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் ஒழுங்கானபடி நியாயம் வழங்கக்கூடிய முறையிலே பல வழிகளை வகுத்துக் கொடுக்கவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய ஆசை. இன்னும் இருக்கக்கூடிய சிக்கல்களையும் தீர்த்திவிடவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய அவா. அதற்கான நல்ல ஆலோசனைகளை கூறிய பல அங்கத்தினர்களுக்கும் என்னுடைய நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். தனிப்பட்ட முறையில் பல அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய கருத்துகளை சொல்லி, அவைகளையெல்லாம் பரிசீலிக்கவேண்டுமென்று வலியுருத்தியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் சொல்லிய கருத்துகள் அனைத்தமே பரிசீலிக்கப்படும். நானே நேரிடையாக அவைகளை பரிசீலனை செய்வேன். வந்திருந்த வெட்டுப் பிரேரேபணைகளை பார்த்து அவைகளில் அடங்கியுள்ள கருத்துகளை எப்படி தெரிந்துகொண்டேனோ, அதே முறையில் அங்கத்தினர்களுடைய பேச்சுக்களில் இருக்கக்கூடிய கருத்துகளையெல்லாம் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்பது என்னுடைய ஆசை. போக்குவரத்து நிர்வாகத் துறையை பொறுத்தவரையில், அதை நல்ல சீரான முறையிலே, முன்னேற்றம் அடையக்கூடிய ஒரு முறையிலே, வளர்க்கவேண்டுமென்ற ஆசையுடன் வேலை பார்க்கும் எனக்கு உங்களுடைய ஒத்துழைப்பும், ஆதரவும் அவசியமாக இருக்கவேண்டும். அதை நான் ஏற்றுக்கொள்ளுவதற்கு எப்பொழுதும் தயாராக இருக்கிறேன். அதற்குத் தகுந்தபடி வேண்டிய, அவசியமான மாறுதல்களை அப்போதைக்கப்போது செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறேன். போக்குவரத்து நல்ல முறையில் வளரவேண்டுமென்று ஆசையோடு இந்த மான்யத்தைக் கோரும்போது, அதில் 100 ரூபாய் குறைக்க வேண்டுமென்ற வெட்டுப் பிரேரேபணையை அங்கத்தினர்கள் வற்புறுத்த மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். நான் கேட்கக்கூடிய மான்யம் ரூ. 11 லட்சம் தான். மிகவும் சொல்ப தொகை தான். அதிலும் ரூ. 100 குறைத்துவிடவேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொண்டு, எல்லா அங்கத்தினர்களும், இந்த மான்யத்தை ஏகமனதாக ஆதரிக்கவேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: Is the hon. Member, Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar withdrawing his cut motion?

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: No, Sir.

5th April 1958]

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the allotment of Rs. 11,19,800 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration—be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 11,19,800 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : I now adjourn the House till 3 o'clock this afternoon. 1-31 p.m.

The House then rose for lunch.

(After lunch—3 p.m.)

(Mr. Speaker in the Chair.)

VI.—GOVERNMENT BILLS—cont.

(2) THE MADRAS ANIMAL PRESERVATION BILL, 1958
(L.C. BILL NO. 2 OF 1958).

MR. SPEAKER : We shall now proceed with the general discussion. Sri R. Srinivasa Iyer will now speak.

SRI R. SRINIVASA IYER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பசு போன்ற மிருகங்களைப் பாதுகாக்க வேண்டிய மசோதா ஏற்கெனவே வந்திருக்க வேண்டும். இவ்வளவு நாட்கள் கழித்து இது வந்திருக்கும்போது, ஸ்ரீ. கல்யாணசுந்தரம் இதை உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று பேசாமல் மசோதாவை ஆட்சேபித்துப் பேசியது எனக்கு மிகவும் ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. கால்நடைகளை 6 வயது வரை கொல்லுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டது என்று அவர் சொன்னார். கால்நடைகளுக்கு எல்லாப் பற்களும் வருவதற்கே மூன்று வருஷங்கள் ஆகும். எட்டு பற்கள் வந்த பிறகு தான் அவைகளுக்கு நல்ல வயது வருகின்றன. புத்தகங்களின் படியும், என் அனுபவத்தின்படியும், அவைகளுக்கு சராசரி வயது 30. அதற்கு முன்பு இறந்தால், நாம் அவைகளை சரிவர கவனிக்காததாலோ, வியாதிகளால் பிடிக்கப்பட்டோ இருக்கின்றன என்று தான் சொல்ல வேண்டுமே தவிர, அவைகளாக வயதாகி இருக்கின்றன என்று சொல்ல முடியாது. கால்நடைகள் விவசாயத்திற்கு மிகவும் அத்தியாவசியம். அப்படியிருக்க, கால்நடைகளைப் பாதுகாப்பதற்காக சர்க்கார் இந்த மசோதாவைக் கொண்டுவந்திருப்பதை எனக்கு மிகவும் ஆச்சரியமாக இருக்கிறது. ஒரு கனம் அங்கத்தினர், புற உட்பட எல்லா ஜந்துக்களையும் இந்த மசோதாவில் சேர்க்க வேண்டுமென்று சொன்னார். பசுவைத் தவிர மற்ற சில கால்நடைகளையும் மசோதாவில் சேர்த்திருப்பதை கண்டிக்கும் முறையில் தான் அவர் அவ்வாறு கூறினார். அவர் அவ்வாறு கூறியதும் எனக்கு வியப்பாக இருக்கிறது. சென்னை ராஜ்யத்தில் 97 லட்சம் மாடுகளும் 20 லட்சம் எறும்புகளும் 70 லட்சம் செம்மறியாடுகளும் 37 லட்சம் வெள்ளாடுகளும் 3 லட்சத்திற்கு மேல் “பெளல்ஸ்”-ம் இருக்கிறது என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தியாவிலுள்ள கால்நடைகளில் 7.5 சதவிகிதம் சென்னை ராஜ்யத்தில் இருக்கின்றன. இவைகளை நல்ல முறையில் பராமரிக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம். “அனிமல் ஹஸ்பண்டரி” இலாகா கால்நடைகளை நன்றாக வளர்க்கும் விதத்தை நமக்குக் காட்டி